



**HAL**  
open science

# Les taxis de l'agglomération lyonnaise. Aspect économique

Lionel Clément, Odile Jeannin

► **To cite this version:**

Lionel Clément, Odile Jeannin. Les taxis de l'agglomération lyonnaise. Aspect économique. 1991. halshs-00850054

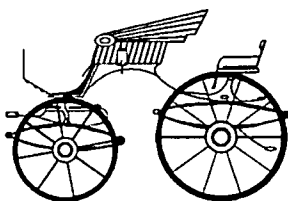
**HAL Id: halshs-00850054**

**<https://shs.hal.science/halshs-00850054>**

Submitted on 2 Aug 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS**  
**Ecole Nationale des Travaux Publics de L'Etat - Université Lumière Lyon 2**  
**Unité Mixte de Recherche du CNRS n°108**

**LES TAXIS DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE**

**ASPECT ECONOMIQUE**

**Lionel CLEMENT**  
**Odile JEANNIN**

**Etude réalisée pour le compte de la Communauté Urbaine de LYon**

**Octobre 1991**

# SOMMAIRE

## REMERCIEMENTS

## INTRODUCTION

## PARTIE I : ETAT DES LIEUX

### I. GENERALITES

- I.1. LES ZONES
- I.2. LES AUTORISATIONS
- I.3. LA TARIFICATION
- I.4. COMPETENCES EN MATIERE DE TAXIS

### II. L'OFFRE DE TAXIS DANS LA COURLY

- II.1. LES CHIFFRES IMPORTANTS
- II.2. NOMBRE ET DENSITE DE TAXIS
- II.3. LES AUTORISATIONS
- II.4. PROFIL DES CONDUCTEURS DE TAXIS
- II.5. LES VEHICULES
- II.6. L'OFFRE EN TRANSPORT SPECIALISE

### III. LA DEMANDE ET LA CLIENTELE

- III.1. APERCU QUANTITATIF DE LA DEMANDE
- III.2. LES CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES DES USAGERS
- III.3. L'USAGE DES TAXIS
- III.4. QUELQUES POINTS DE COMPARAISON AVEC D'AUTRES AGGLOMERATIONS

<b>PARTIE II : DES FONCTIONS NOUVELLES ET ETENDUES</b>
--

**I. LES EXPERIENCES DE COMPLEMENT/REMPLACEMENT DES T.C.**

- I.1. L'EXPERIENCE ROCHELAISE
- I.2. L'EXPERIENCE LILLOISE
- I.3. LES AUTRES EXPERIENCES
- I.4. ENSEIGNEMENTS
- I.5. AVANTAGES, INCONVENIENTS (ET REMEDES AUX INCONVENIENTS) D'UNE OPERATION VISANT A ASSIGNER AUX TAXIS UNE PREROGATIVE NOUVELLE DE TYPE REMPLACEMENT COMPLEMENT T.C.
- I.6. PROPOSITIONS POUR UN SYSTEME ET UN SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXIS DANS LE CADRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

**II. LE TRANSPORT PAR TAXI DES HANDICAPES ET DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE**

- II.1. MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU SERVICE MINIBUS-TAXIS
- II.2. LE TAXI COMME MODE DE TRANSPORT INDIVIDUEL DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE
- II.3. LA DESSERTTE DES CENTRES SPECIALISES
- II.4. L'EXPERIENCE DE ANA-TAXI
- II.5. CONCLUSION ET PROPOSITIONS

**III. RATIONALISATION DE L'INTERFACE OFFRE-DEMANDE**

- III.1. ANALYSE COMPAREE DES DIFFERENTS MODES D'INTERFACE
- III.2. QUELQUES ENSEIGNEMENTS POUR L'AGGLOMERATION LYONNAISE

**CONCLUSION**

**BIBLIOGRAPHIE**

**ANNEXES**

**TABLE DES MATIERES**

Nous tenons à remercier les personnes suivantes, pour les entretiens ou l'aide qu'elles nous ont aimablement accordés:

- M. BEAUVILLAIN:** Service des taxis de la ville de Lyon.
- M. BRIBOIS:** Responsable du service administratif de la sécurité sociale.
- M. BROUTIN:** Ingénieur à la Communauté Urbaine de Lille.
- Mme BURLOT:** Société des transports urbains briochains.
- M. CAVALIERI:** Police départementale urbaine.
- M. DUVILLARD:** Loueurs de véhicules taxis à Lyon.
- M. EHANNO:** C.T.R.L. (Lorient).
- M. GRELLIER:** Responsable des transports au S.I.VO.M. de La Rochelle.
- M. GRISET:** Président du central "taxi-union" à Lille.
- Mme GUILLET:** Responsable du service statistique à la sécurité sociale.
- M. IALANTI:** Responsable Marketing à la T.C.C. (Lille).
- M. METZ:** Directeur général du central des Radio-Taxis G7 (Paris)
- M. NUIRY:** Délégation A.P.F..
- M. POULET:** Directeur G.I.H.P.-OPTIBUS de Lyon.
- M. ROBERT:** S.Y.T.R.A.L.
- M. ROCHE:** Direction Régionale de France-Télécom.
- M. SANTOREGGIO:** Président du central Taxi-radio à Lyon.
- Mme SCHENE:** Chargée des transports scolaires au conseil général.
- M. SCHINKERT:** CGFTE (Nancy).
- M. SIMON:** Directeur de la résidence pour handicapés de Gerland à Lyon.
- M. TANCREY:** Président du G.I.E. "Abeille" des taxis de La Rochelle.
- M. TOUZALIN:** Directeur général de la Société des Transports du Grand Angoulême (S.T.G.A.).
- M. TROUILLOUD:** Adjoint au Directeur Général de la S.T.C.R., Directeur administratif et financier (La Rochelle).
- M. VAUTENIN:** Secrétaire général de la Fédération Nationale des Taxis Indépendants.
- M. VAUTIER:** Président du central "Taxi-Villeurbannais".

Pour remédier à la triple constatation: le taxi est un mode de transport méconnu, potentiellement sous-utilisé et souvent critiqué, la Communauté urbaine de Lyon (COURLY) a confié cette étude à l'Agence d'urbanisme de Lyon (AGURCO), au Laboratoire d'Economie des Transports (L.E.T.) et à l'Observatoire social.

Pour mieux connaître le rôle joué par les taxis dans les déplacements de l'agglomération lyonnaise, nous dresserons dans un premier temps un état des lieux afin de caractériser quantitativement et qualitativement le marché, c'est-à-dire l'offre et la demande en matière de taxis sur le territoire des 55 communes de la COURLY en y incluant l'aéroport de Satolas.

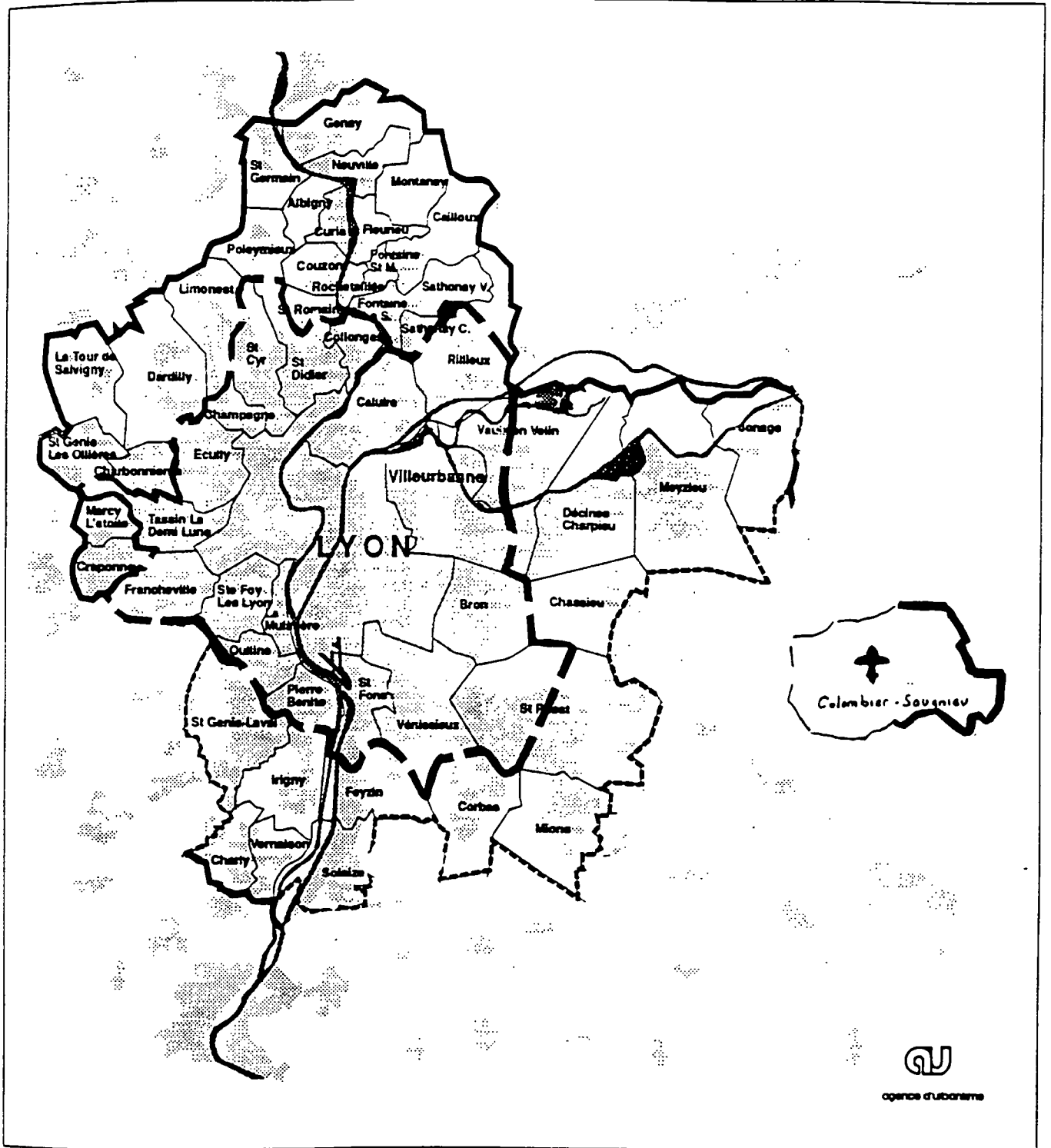
Dans un deuxième temps, nous examinerons les fonctions nouvelles ou étendues qui peuvent être attribuées aux taxis. A partir d'études bibliographiques et monographiques sur le terrain, nous analyserons les expériences tentées pour compléter la desserte offerte par les transports collectifs urbains et nous évaluerons les potentialités d'adaptation des taxis aux transports "spécialisés". Enfin, nous étudierons les possibilités de rationalisation de l'interface offre/demande du marché des taxis.

**PARTIE I**

**ETAT DES LIEUX**

# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

## CARTE A



----- ZONE DE PRISE EN  
CHARGE RECIPIR QUE



Avant de présenter l'offre et la demande en taxis dans l'agglomération lyonnaise, il convient d'apporter quelques précisions relatives à l'encadrement du marché des taxis.

## I. GENERALITES

### I.1. LES ZONES

La COURLY (55 communes) est divisée en deux "parties" (Cf Carte A):

- 21 communes forment la zone de prise en charge réciproque. Les communes de Lyon et Colombier-Saugnieu (aéroport de Satolas) en font partie. Cette zone a été créée en 1980. Nous appellerons cette zone "**l'agglomération lyonnaise des taxis**".

- 35 communes restent "indépendantes". Les taxis de ces communes ne sont autorisés à stationner que sur la place publique de leur propre commune. Ils peuvent toutefois répondre à toute demande téléphonique quelle qu'en soit la provenance. Juridiquement, ces communes ont le même statut que toutes les autres communes du département du Rhône, malgré leur appartenance à la COURLY.

### I.2. LES AUTORISATIONS

Les autorisations ou "licences d'exploitation" sont délivrées par la Mairie. Elles permettent aux taxis d'utiliser la voie publique pour stationner et charger des clients.

Pour la zone de prise en charge réciproque, elles sont classées en quatre catégories:

- La catégorie E : elle regroupe les personnes non-titulaires (qui travaillent chez un loueur, ce sont les conducteurs "locataires").
- La catégorie A : elle regroupe les artisans titulaires d'une autorisation.
- La catégorie B : elle regroupe les "petits loueurs" (2 à 5 autorisations)
- La catégorie C : elle regroupe les "gros loueurs" (plus de 5 autorisations).

La catégorie A est inscrite à la chambre des métiers, les catégories B et C à la chambre de commerce.

La répartition des autorisations se fait selon des modes d'attribution :

- par attribution (mode normal, sur liste d'attente).
- par transfert ("rachat" à quelqu'un qui s'arrête (1))
- par héritage d'un membre de la famille.
- par déblocage de numéros par le Maire.

---

(1) Possible et sous certaines conditions, pour les titulaires d'autorisations délivrées antérieurement au 02/03/1973.

## **I.3. LA TARIFICATION**

### **I.3.1. Réglementation**

La fixation des tarifs de taxis relève aujourd'hui du régime de la liberté des prix sauf si d'autres dispositions législatives ou réglementaires limitent la concurrence par les prix. Ces dispositions sont précisées par le décret de 1987.

### **I.3.2. Niveaux de tarification et tutelle**

La tarification est définie par département. Seules la zone de prise en charge réciproque lyonnaise et la ville de Marseille n'ont pas le même niveau de tarification que le département auquel elles appartiennent.

Depuis le mois de février 1990, seul Paris reste soumis à la tarification par zone. L'agglomération lyonnaise des taxis (zone de prise en charge) étant passée à une tarification par plage horaire (Cf annexe 1 p. 101).

Par ailleurs, c'est le gouvernement en la représentation du ministre de l'économie et des finances qui est seul décideur en ce domaine (s'occupe généralement de l'augmentation de tarif tous les ans), mais il peut déléguer son pouvoir au Préfet, qui, quoi qu'il en soit, fait appliquer l'augmentation de tarif par ses services.

Le tableau qui apparaît page suivante positionne l'agglomération lyonnaise des taxis par rapport aux autres départements de Rhône-Alpes. Les disparités qui apparaissent, nous montrent qu'une augmentation de 5% n'aura pas le même effet dans l'agglomération lyonnaise des taxis (prix de la course moyenne: 54,18 F) que dans le département de Haute-Savoie (prix de la course moyenne: 62,04 F). Les écarts creusés seraient-ils irrattrapables ?

On remarque aussi, à l'étude de ce tableau, la faiblesse du prix de la course moyenne pour l'agglomération lyonnaise des taxis et Marseille. Celle-ci doit être mise en relation avec le nombre élevé de courses qui y sont facturées. Quant au fort prix de l'heure d'attente dans l'agglomération lyonnaise des taxis, il se rapporte au mode d'imputation de l'augmentation de tarif qui a lieu tous les ans. L'accroissement de tarif peut être répercuté non uniformément sur les différents postes. Ainsi, une augmentation de 5% peut être en grande partie reportée sur le prix du kilomètre ou sur le prix de la prise en charge. Ceci dépend de considérations locales (difficultés de circulation, type de courses habituelles,...).

Dans le milieu des taxis de Lyon on s'accorde à dire que le tarif A est bien trop faible, alors que le tarif C et D pénaliserait les grandes courses à l'extérieur de l'agglomération lyonnaise des taxis.

## **I.4. COMPETENCES EN MATIERE DE TAXIS**

### **I.4.1. Au niveau national**

Au niveau national, la tutelle en matière de taxis n'est plus que d'ordre réglementaire. Elle est assurée par le ministère de l'intérieur, depuis que (décret

## LA TARIFICATION (ANNEE 1991)

### POSITIONNEMENT DE LYON PAR RAPPORT AUX AUTRES DEPARTEMENTS DE RHONE-ALPES

PREFECTURE DU DEPARTEMENT	P.E.C.	TARIF A	TARIF B	TARIF C	TARIF D	HEURE D'ATTENTE	PX DE LA COURSE MOYENNE
(MARSEILLE)	9,00	2,84	3,98	5,68	7,96	70	<b>55,76 F</b>
ST ETIENNE	9,00	2,95	4,42	5,90	8,85	70	<b>57,30 F</b>
CHAMBERY	10,00	3,14	4,71	6,28	9,42	53,50	<b>59,31 F</b>
ANNECY	10,50	3,36	4,87	6,72	9,74	45	<b>62,04 F</b>
PRIVAS	8,00	3,36	5,04	6,72	10,08	47,90	<b>59,83 F</b>
BOURG EN BRESSE	8,00	3,00	4,50	6,00	9,00	62,50	<b>56,25 F</b>
VALENCE	7,00	3,37	5,055	6,74	10,11	52,50	<b>59,43 F</b>
GRENOBLE	8,00	3,16	4,74	6,32	9,48	87,10	<b>60,95 F</b>
LYON	9,00	2,67	4,00	5,34	8,00	78	<b>54,18 F</b>
<b>+ fort écart en F</b>	<b>3,50</b>	<b>0,70</b>	<b>1,055</b>	<b>1,40</b>	<b>2,11</b>	<b>42,10</b>	<b>7,86 F</b>
<b>+ fort écart en %</b>	<b>50 %</b>	<b>26%</b>	<b>26 %</b>	<b>26 %</b>	<b>27 %</b>	<b>93,5 %</b>	<b>14,5 %</b>

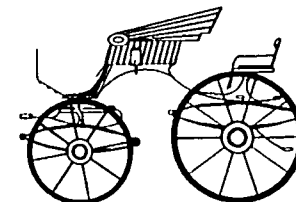
P.E.C.: Prise En Charge.

Les écarts sont données hors ville de Marseille qui n'est là qu'à titre indicatif.

Les écarts sont des écarts : plus forte valeur/moins forte valeur.

Le prix de la course moyenne a été calculé selon les directives ministérielles: 7 km et 6 mn de marche lente ou d'attente.

Le tarif retenu pour le calcul de la course moyenne est le tarif C, la prise en charge est comprise dans le prix.



du 07/11/1961) le ministre du travail s'est dessaisi de sa compétence au profit de l'autorité préfectorale (ceci est venu renforcer la confusion des pouvoirs entre autorité municipale et préfectorale).

Dans de nombreux pays industrialisés (Grande-Bretagne, Canada,...), la tutelle en matière de taxis est assurée par le ministère des transports. Cette réalité permet une meilleure connaissance de l'industrie du taxi (études, enquêtes,...) et le ministère constitue un interlocuteur de choix pour les organisations professionnelles, etc.

#### **I.4.2. Au niveau "lyonnais"**

L'existence d'une zone de prise en charge réciproque dans la COmmunauté URbaine de LYon entraîne une complexité extrême en matière de tutelle.

Tentons de simplifier:

- La ville de Lyon, tout comme Paris, est soumise à la Loi de 1937, qui fixe les conditions de travail dans la profession en limitant le nombre d'heures de travail (10H par jour), le mode de rémunération des conducteurs et la limitation du nombre de taxis habilités à exercer dans une zone donnée. Le Préfet est donc titulaire de l'aspect décisionnel.

- La ville de Lyon est aussi réglementée par le décret du 2 mars 1973 qui, entre autre, légalise le transfert payant pour les titulaires d'autorisations antérieures à cette date et spécifie les pouvoirs du Maire en matière de taxis.

- Sur ces deux textes de portée nationale viennent se greffer, l'arrêté préfectoral n°44 du 09/02/1963 (relatif à l'organisation de l'industrie du taxi à Lyon), et son "homologue" l'arrêté préfectoral 34 PP 80 du 20/04/1980 qui réglemente les taxis dans le département du Rhône et crée la zone de prise en charge réciproque.

#### **I.4.3. Compétences en matière de...**

##### I.4.3.1. fixation du nombre d'autorisations

CAS 1: - Ville de Lyon: M. le Maire définit le nombre d'autorisations à mettre en circulation, M. le Préfet entérine la décision ou la refuse.

CAS 2: - Pour les 20 autres communes de la zone de prise en charge réciproque: M. le Préfet, par arrêté (5 PP 87 du 20/01/1987) a fixé le nombre maximum d'autorisations pouvant être délivrées dans cette zone, à partir de considérations liées à la population.

CAS 3: - Pour les autres communes de la COURLY, ce sont les Maires qui décident du nombre d'autorisations à fixer.

Toutefois, dans la réalité cette dernière compétence n'est reconnue qu'à moitié. En effet, l'attribution de nouvelle(s) licence(s) doit passer devant une

commission consultative composée des syndicats de taxis, présidée par le Préfet (cas 1 et 2) ou le Maire (autres communes du Rhône de plus de 20 000 habitants). En ce qui concerne les communes de moins de 20 000 habitants, il existe un "flou" car le Maire passe **devant** la commission consultative et souvent il ne sait pas qu'il peut ne pas tenir compte de l'avis de la commission. Les syndicats de taxis lyonnais évitent de lui dire et étendent ainsi leur poids sur tout le département du Rhône. Il n'est donc pas rare de voir des Maires renoncer à mettre en circulation de nouvelles autorisations.

#### I.4.3.2. Permis de conduire

C'est le même pour les 21 communes de la zone de prise en charge réciproque. Il n'y en a pas pour les autres communes de la COURLY. Ce permis souffre de sa facilité (besoin de fournir de la main d'oeuvre aux loueurs) et de son incomplétude (centré sur Lyon).

#### I.4.3.3. Tarification

Elle est la même dans l'agglomération lyonnaise du taxi. Les autres communes ont la même tarification que le département. Un syndicat de taxis (la Fédération Nationale des Taxis Indépendants) étudie actuellement la mise en place d'une tarification unique pour tout le pays.

La mise en place d'une tutelle intercommunale (sur l'aspect organisationnel (2)) à une échelle plus vaste (au moins la COURLY) permettrait certainement d'éclaircir les différents types de relations existant entre les acteurs en présence et assurerait une dynamique nouvelle au marché des taxis. Celui-ci est en effet enserré dans une structure locale étroite qui empêche son développement alors que les enjeux des déplacements urbains se situent à un niveau géographique bien plus vaste (périmètre du SDAU pour l'agglomération lyonnaise). Une des premières démarches à adopter serait de réunir les Maires des différentes communes de la COURLY, voire au delà, pour en discuter.

A l'heure actuelle, le ministère du commerce et de l'artisanat, qui organise des tables rondes avec les professionnels au sujet des taxis, mettrait en avant de telles propositions. Toutefois, il convient de rappeler ici, que selon une étude de fond du ministère de l'intérieur de 1970 pour la ville de Lyon, l'industrie du taxi ne peut pas trouver sa place dans la rubrique "transports urbains" et être, à ce titre, transférable à une communauté urbaine, à un district,...(entériné lors du débat N°96 du 13/11/1978 à l'A.N.).

---

(2) Selon le décret du 02/03/1973, "la délégation des **pouvoirs de police** du Maire ne peut, en l'état actuel de la législation, s'effectuer au profit du président de l'organisme intercommunal"

## II. L'OFFRE DE TAXIS DANS LA COURLY AU 01/10/1991

Ce travail a été réalisé à partir de données récoltées auprès des services de la police départementale et du service des taxis de la ville de Lyon.

### II.1. LES CHIFFRES IMPORTANTS

La COURLY compte 1 285 véhicules taxis (1 317 avec l'aéroport de Satolas), 1 367 autorisations (1 306 en service, soit 95%), un taxi pour 883 habitants, 32 voitures de petite remise (ou V.P.R.) (1).

Enfin, 84% des conducteurs de taxis de la COURLY résident dans la commune de l'autorisation (Cf CARTE B).

### II.2. NOMBRE ET DENSITE TAXIS

La CARTE C présente le nombre de véhicules taxis par commune. On remarque que celui-ci diminue si l'on sort de la zone de prise en charge réciproque, sauf pour les communes de Décines-Charpieu, St Genis-Laval et Neuville, et dans une moindre mesure Meyzieu.

La CARTE D présente le nombre de V.P.R. par commune. On remarque que les communes qui ont des V.P.R. ont aussi un nombre de taxis assez élevé, sauf deux communes complètement excentrées: Solaize et St-Germain.

La CARTE E présente pour chaque commune le nombre d'habitants par taxis. Plus on s'éloigne de la zone de prise en charge et plus la densité diminue. Les communes de Caluire, St-Cyr, St-Didier et Venissieux sont toutefois atypiques à ce niveau.

Distinguons plusieurs secteurs géographiques:

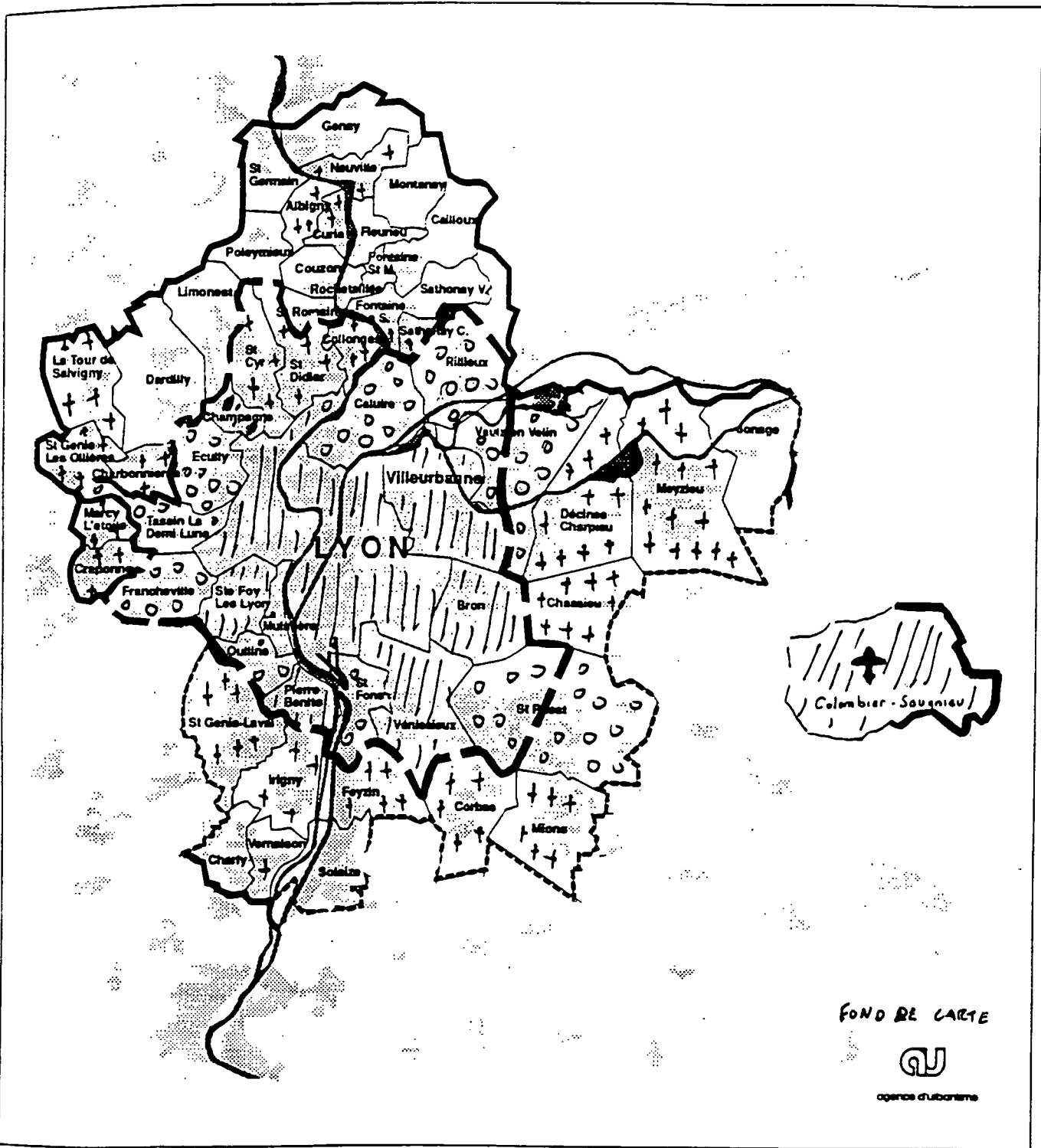
	VILLE DE LYON	ZONE * HORS LYON	ZONE * Y COMPRIS LYON	COURLY
Véhicules taxis	975	244	1 219	1 285
Nbre V.P.R.	4	22	26	32
Nbre Hab/taxi	426	2 129	767	883
Taxis/1000 hab	2,34	0,47	1,30	1,13

\* Agglomération lyonnaise des taxis (zone de prise en charge réciproque, hors Satolas)

(1) Ces véhicules doivent faire l'objet d'une location préalable, par le client, au siège de l'entreprise. Ces véhicules ne peuvent pas stationner sur la voie publique.

# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

## CARTE B



### POURCENTAGE DE TAXITEURS HABITANT DANS LA COMMUNE DE L'AUTORISATION

////// plus de 50%

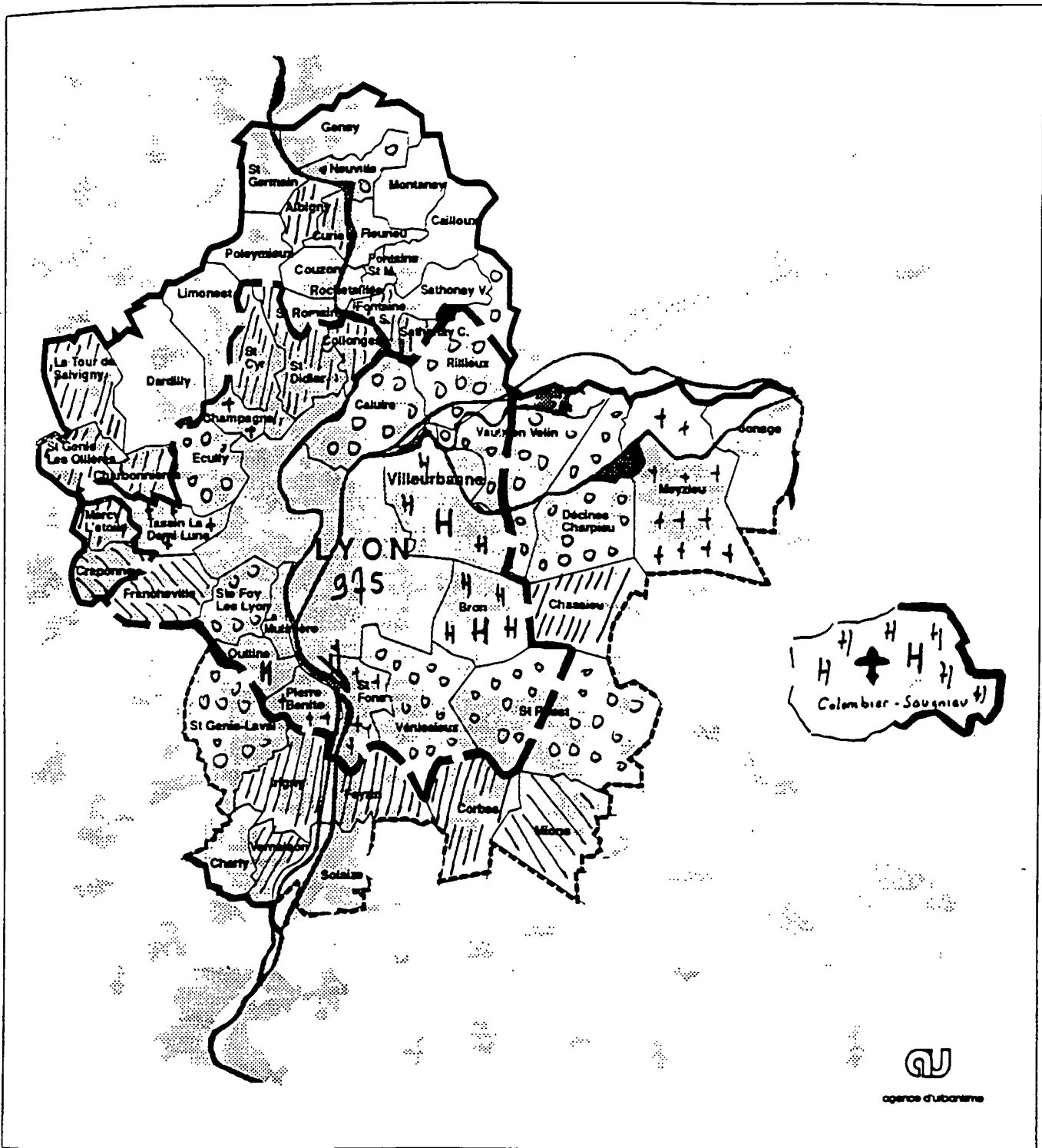
○○○ 50 à 99%

+++ 100% (A la délinance de l'autorisation : hors zone de prise en charge)

— — — ZONE DE PRISE EN CHARGE RECIPROQUE

# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

## CARTE C



### NOMBRE DE VEHICULES TAXIS

□ 0

▨ 1 à 2

▩ 3 à 5

⊕ 6 à 9

⊙ 10 à 20

⊖ 21 à 30

▬▬▬ ZONE DE PRISE  
EN CHARGE  
RECIPROQUE

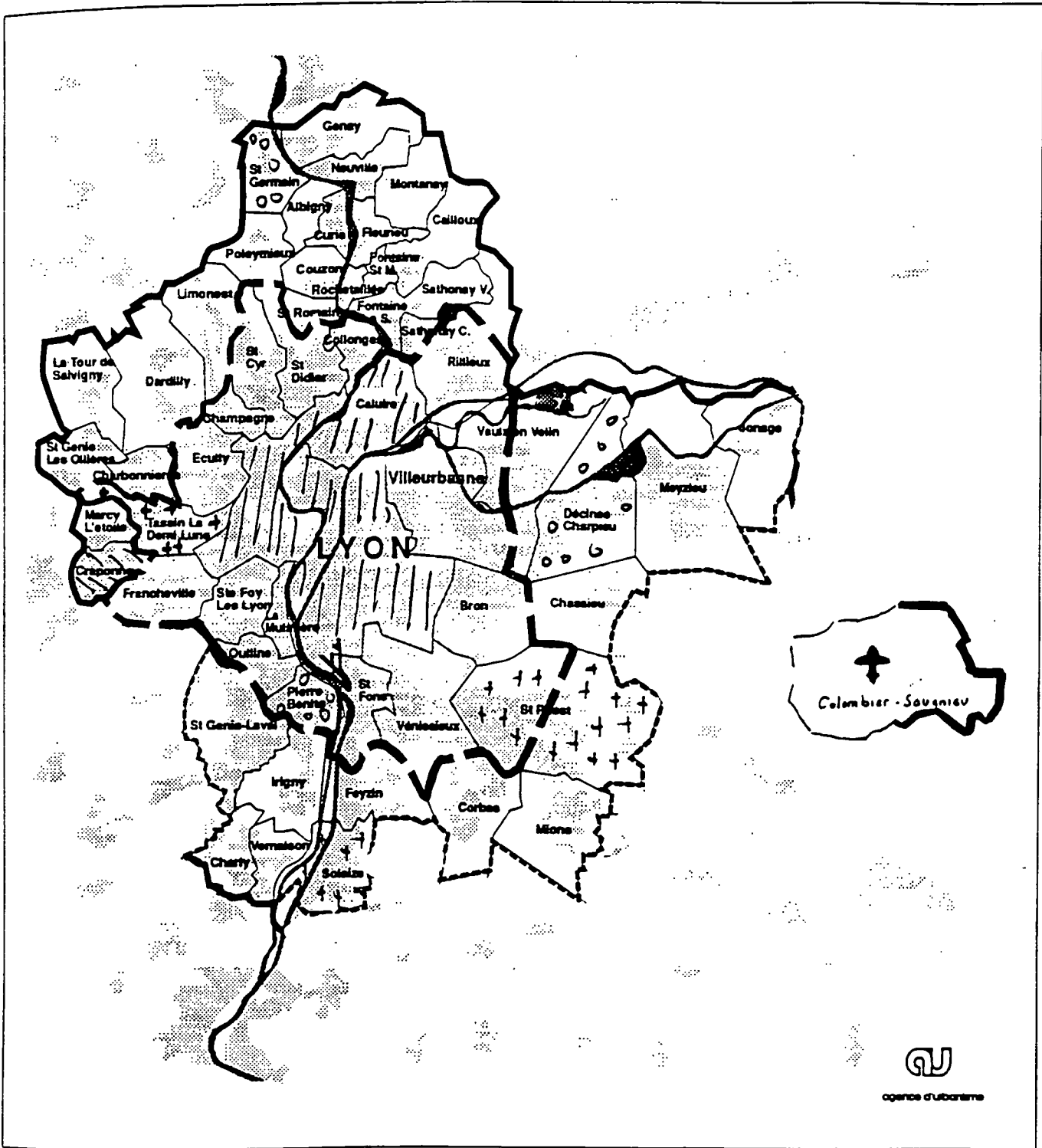


agence d'urbanisme




# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

## CARTE D



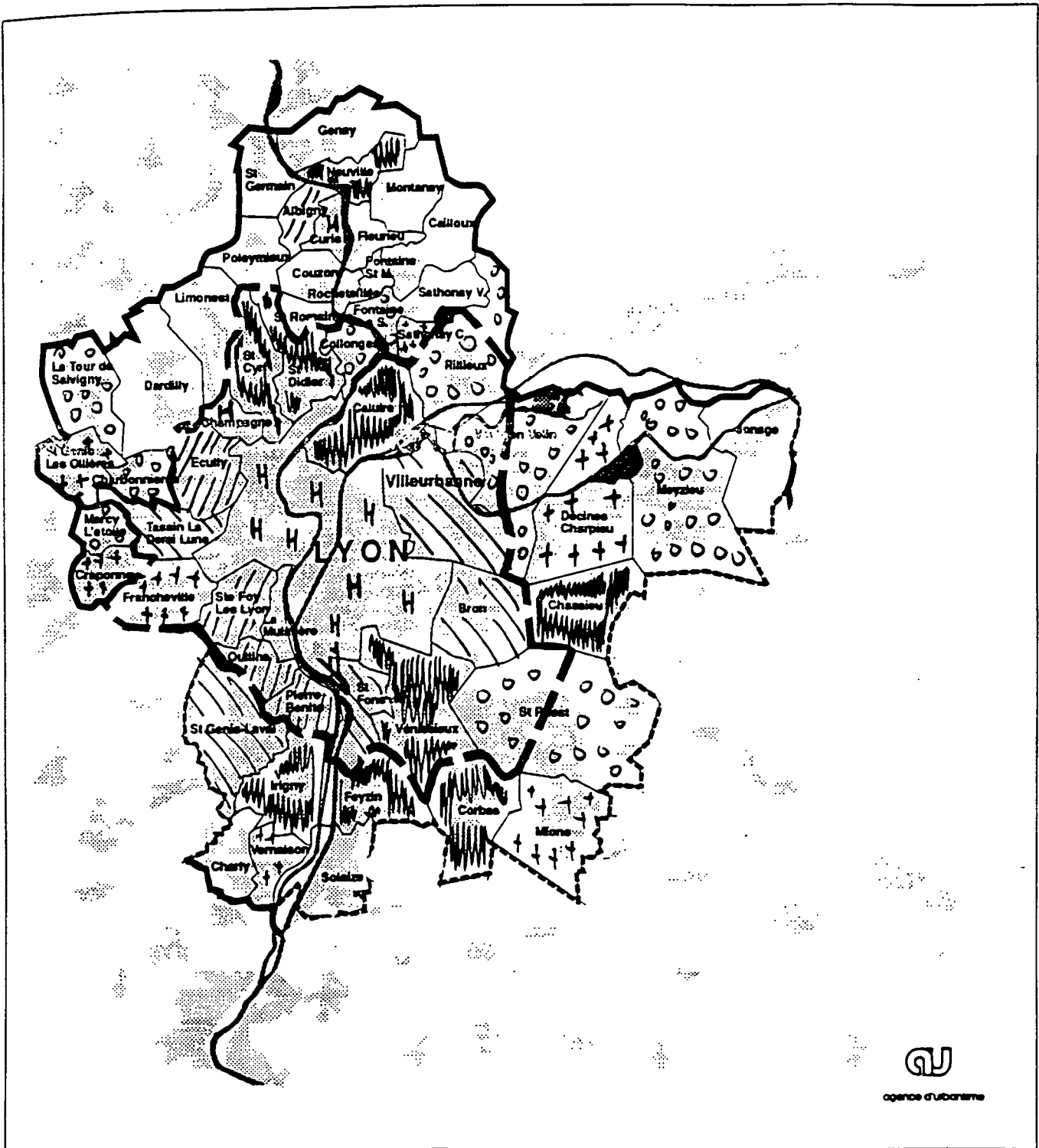
### NOMBRE DE VOITURES DE PETITE REMISE

-  0
-  1
-  2-3
-  4
-  5 et +

 ZONE DE PRISE  
EN CHARGE RECIPROQUE

# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

## CARTE E



**GU**  
agence d'urbanisme

### NOMBRE D'HABITANTS PAR TAXI

- |           |              |               |
|-----------|--------------|---------------|
| 400-500   | 4000         | ZONE DE PRISE |
| 500-1500  | PAS DE TAXIS | EN CHARGE     |
| 1501-2000 |              | RECIPROQUE    |
| 2001-2500 |              |               |
| 2501-4000 |              |               |

L'offre en taxi de la COURLY semble donc satisfaisante quantitativement (sauf pour les communes qui n'appartiennent pas à la zone de prise en charge, communes petites le plus souvent et qui ont un fort taux de motorisation).

Le tableau ci-dessous nous montre que la clientèle des taxis juge, dans sa grande majorité, qu'il est facile de trouver un taxi à Lyon et dans la Communauté Urbaine: (question: d'une manière générale, lorsque vous voulez vous procurer un taxi à Lyon (et COURLY), estimez vous que cela est...)

plutôt facile	83,5%
plutôt difficile	7,5%
autre réponse	8,1%
non réponse	1,0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Source: Observatoire Social.

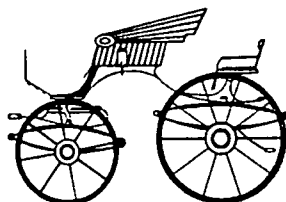
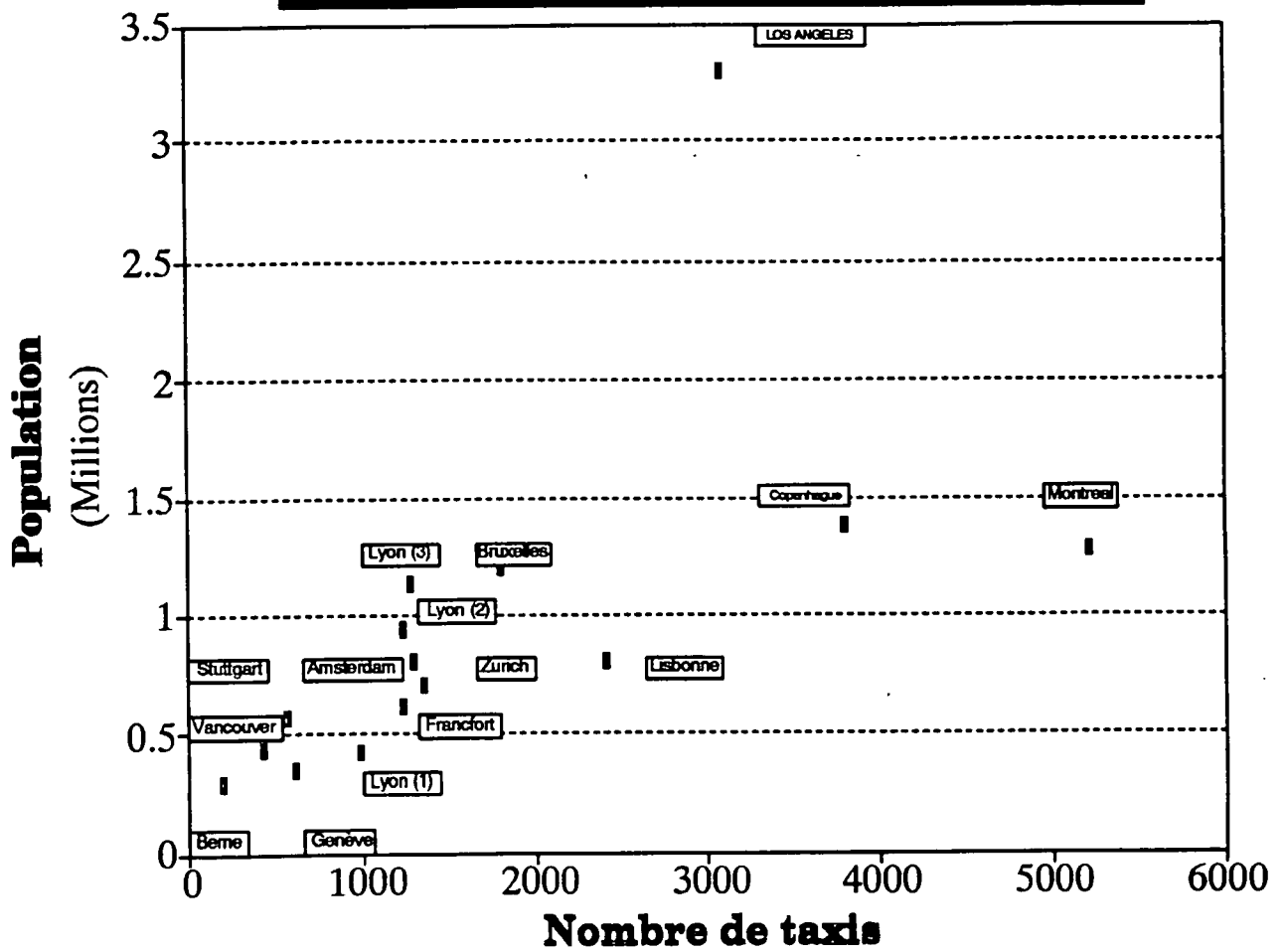
A titre de comparaison (2) nous pouvons situer l'agglomération lyonnaise des taxis (hors Satolas) par rapport à d'autres villes et agglomérations:

<b>1 taxi pour 400-800 hab</b>	<b>1 taxi pour 1 100-1 200 hab</b>	<b>1 taxi pour 1 400-2 000 hab</b>	<b>1 taxi pour 2 100-3 000 hab</b>	<b>1 taxi pour + 3 000 hab</b>
Nice Bordeaux Marseille Paris	Lille Metz Nancy Rouen	Toulouse Nantes Strasbourg Le Havre Montpellier Grenoble	Rennes Toulon Orléans Clermont Mulhouse Perpignan	St Etienne Brest Dijon Le Mans Limoges Nîmes Besançon

Le graphique ci-après positionne la ville de Lyon, l'agglomération lyonnaise des taxis (zone de prise en charge) et la COURLY (respectivement Lyon(1), Lyon (2) et Lyon (3)) par rapport à d'autres villes et agglomérations étrangères (pays riches industrialisés, hors Japon) (3), en ce qui concerne la POPULATION ET LE NOMBRE DE TAXIS. La densité est donnée par la pente de la droite passant par l'origine et le point correspondant à chaque ville et agglomération.

(2) Nous renvoyons sur ce point aux travaux du CRESAL (seules données disponibles). Voir, *Le taxi en France (II), Pratique de la clientèle et relation offre-demande*, Mars 1978, Annexe N°4 p.6.  
 (3) Voir, M. TRUDEL, *L'offre et la demande dans l'industrie du taxi au Québec, Evaluation du plan de rachat du permis de taxi dans l'agglomération de Montréal*, Ministère des transports du Québec, octobre 1988, pp. 119-121.

## POPULATION ET NOMBRE DE TAXIS



**Laboratoire d'Economie  
des Transports**

Lyon (1) a à peu près la même densité que Francfort, Zurich et Genève; Lyon (2) que Bruxelles, et Lyon (3) que Stuttgart, Vancouver et Berne.

La population des villes et le nombre de taxis (Hypothèse de départ une autorisation = un véhicule = un conducteur) correspond à des recensements différents. Ceux-ci ont tous été faits dans les années 80, (sauf Bruxelles, Copenhague et Amsterdam: 1974). Ces différences n'ont pas une incidence importante, car, depuis le milieu des années 70, la population urbaine, de ces pays, est restée assez stable. **Ce qui est plus problématique, c'est l'aire retenue pour la mesure des données.** Ce graphique met en garde devant les études qui présentent des villes sur le même "pied d'égalité". Ainsi, on remarque que, selon que l'on retient la ville de Lyon, la zone de prise en charge réciproque (zone la plus représentative du marché lyonnais des taxis) ou la COURLY, la position de "Lyon" n'est pas du tout la même.

Par ailleurs, une ville comme Athènes n'apparaît pas sur le graphique, car elle en sort (1 taxi pour 200 habitants). Cette ville, complètement atypique, a un marché du taxi très développé. Dans ce cas, le marché des transports en commun est très médiocre.

Chaque ville ou agglomération a ses spécificités en matière d'offre de taxi. Londres, qui n'apparaît pas sur le graphique, compte 15 000 taxis (densité de un taxi pour 530 habitants, mais là aussi quel est le périmètre retenu ?), alors que 40 000 voitures de petite remise offrent leurs services (à l'extérieur du centre surtout).

La densité de taxis n'est pas le seul indicateur de mesure de l'offre de taxis, il faut aussi tenir compte du nombre de taxis équipés de radios, de la répartition des stations de taxis dans le tissu urbain, etc.

### II.3. LES AUTORISATIONS

On dénombre dans la COURLY, 1 367 autorisations taxis (1 421 avec Satolas), dont 1 306 sont en service (95,5%).

En ce qui concerne les autorisations de la ville de Lyon, le numérus clausus n'a pas encore été fixé officiellement (il a été fixé officieusement à 1 000 autorisations, la prochaine publication de l'arrêté 44 devrait le notifier). C'est pourquoi nous considérons, au 01/10/1991 que le nombre d'autorisations à Lyon est égal au nombre d'autorisations en service soit 993.

Maintenant, si l'on considère toutes les communes de la COURLY hors Lyon, 82% des autorisations sont en service, alors que, hors Lyon, 60% des communes de la zone de prise en charge réciproque n'ont pas mis en circulation toutes leurs autorisations. (Cf CARTE F).

Deux cas atypiques sont à noter:

- **Vénissieux:** il y a 30 autorisations et seulement 13 en service en 1991. 27, en tout, seront mises en service en 1992 (Vénissieux appartient à l'agglomération lyonnaise des taxis).

- **Meyzieu:** Seulement 45% des autorisations sont en service.


# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION


## CARTE F






Légende :

### POURCENTAGE D'AUTORISATIONS EN SERVICE

 moins 50%

 50% - 99%

 100%

   ZONE DE PRISE EN CHARGE REUPRODUQUE

LYON : NON DETERMINE

(Nombre d'autorisations pas fixe au 15/10/93)

## II.4. PROFIL DES CONDUCTEURS DE TAXIS DE LA COURLY (4).

### II.4.1. Catégories

La COURLY compte 1 306 conducteurs. 988 sont artisans (76%), 52 sont de petits propriétaires (4%) et 266 des locataires (20% des conducteurs, mais 27% des autorisations à Lyon). Le poids de Lyon est très important dans ces chiffres.

Pour la COURLY, hors Lyon: il y a 98% d'artisans et 2% de petits propriétaires et salariés.

### II.4.2. Nationalité et sexe

87% des conducteurs de taxi de la COURLY sont français.

91% des conducteurs sont des hommes.

### II.4.3. Age

12% des conducteurs ont moins de 30 ans, 70% entre 30 et 55 ans et 18% plus de 55 ans.

### II.4.4. Conducteurs résidant dans la commune de l'autorisation

84% des conducteurs de la COURLY résident dans la commune où leur autorisation leur a été délivrée. Mais ce chiffre n'a pas de grande signification, puisque dans les communes qui ne font pas partie de l'agglomération lyonnaise des taxis, il faut obligatoirement être domicilié dans la commune pour pouvoir bénéficier d'une autorisation (même si cela n'empêche pas conducteurs de déménager).

C'est pourquoi nous préférons retenir le pourcentage de conducteurs de taxis qui résident dans la commune de l'autorisation pour la zone de prise en charge réciproque uniquement. Celui-ci s'élève à **45%**. (Cf CARTE B).

## II.5. LES VEHICULES

### II.5.1. Généralités

L'agglomération lyonnaise des taxis compte 1 219 véhicules taxis ( et 26 V.P.R.).

- 70% sont affiliés à un central radio (il faut obligatoirement être titulaire d'une autorisation délivrée dans la zone de prise en charge pour adhérer à un central; à titre indicatif, 76% des véhicules de Lyon sont affiliés à un central).

- 6% sont équipés d'un téléphone de voiture.

- 24% fonctionnent grâce aux stations.

L'agglomération lyonnaise est atypique, car généralement, plus la taille

---

(4) **ATTENTION: Hypothèse de départ: une autorisation en servic = un conducteur = un véhicule.** On ne tient pas compte des autorisations "bis" (une autorisation pour deux conducteurs, il en existe à Lyon), ni des conducteurs qui possèdent chacun une autorisation et se partagent un véhicule.

de l'agglomération ou de la ville est importante et plus le taux d'équipement en radio-téléphone est faible. A Paris, par exemple, seulement 20% des véhicules sont équipés de radio-téléphone (5).

A la vue de la **CARTE G**, on constate que 70% des communes de la première couronne sont bien équipés en radio-téléphone (plus de 50% des véhicules sont équipés).

Dans les autres communes de la COURLY, tous les taxis sont équipés d'un téléphone de voiture sans lequel ils ne pourraient pas travailler.

### **II.5.2. Caractéristiques des véhicules**

Si l'on considère les statistiques émises par la ville de Lyon (que l'on peut considérer comme représentatives, puisque Lyon regroupe 75% des véhicules de la COURLY), on obtient les informations suivantes:

Les trois marques de véhicules les plus utilisés sont françaises: Renault (32% du parc), Peugeot (26% du parc) puis Citroën (15% du parc). La première marque étrangère est Mercedes (8,5% du parc).

Les modèles les plus présents sur le marché sont: la Renault 21 (15% du parc), la 405 peugeot (11% du parc) et la citroën BX (10% du parc).

84% des véhicules sont des diesel, 71% des véhicules ont une puissance de 6 ou 7 chevaux fiscaux.

### **II.6. L'OFFRE EN TRANSPORT SPECIALISE**

A Lyon seulement deux véhicules sont équipés pour transporter les personnes handicapées avec leur fauteuil (dont une V.P.R.). Il existe, cependant, 6 artisans qui travaillent activement à ce type de transport, 4 participent aux missions de OPTIBUS et 2 travaillent indépendamment.

Comme de nombreuses villes françaises, Lyon possède un service spécialisé dans le transport des personnes à mobilité réduite. Ce service s'étend sur toute la COmmunauté URbaine de LYon (55 communes), voir au-delà parfois.

A ce service spécialisé (6) s'ajoute le transport par taxis. Ce mode est utilisé en complément des minibus OPTIBUS (à peu près 20% des trajets en 1990) et de manière indépendante par les handicapés.

5 000 personnes handicapées sont susceptibles d'être transportées dans l'agglomération (0,4% de la population), seulement 1 000 profitent du service.

---

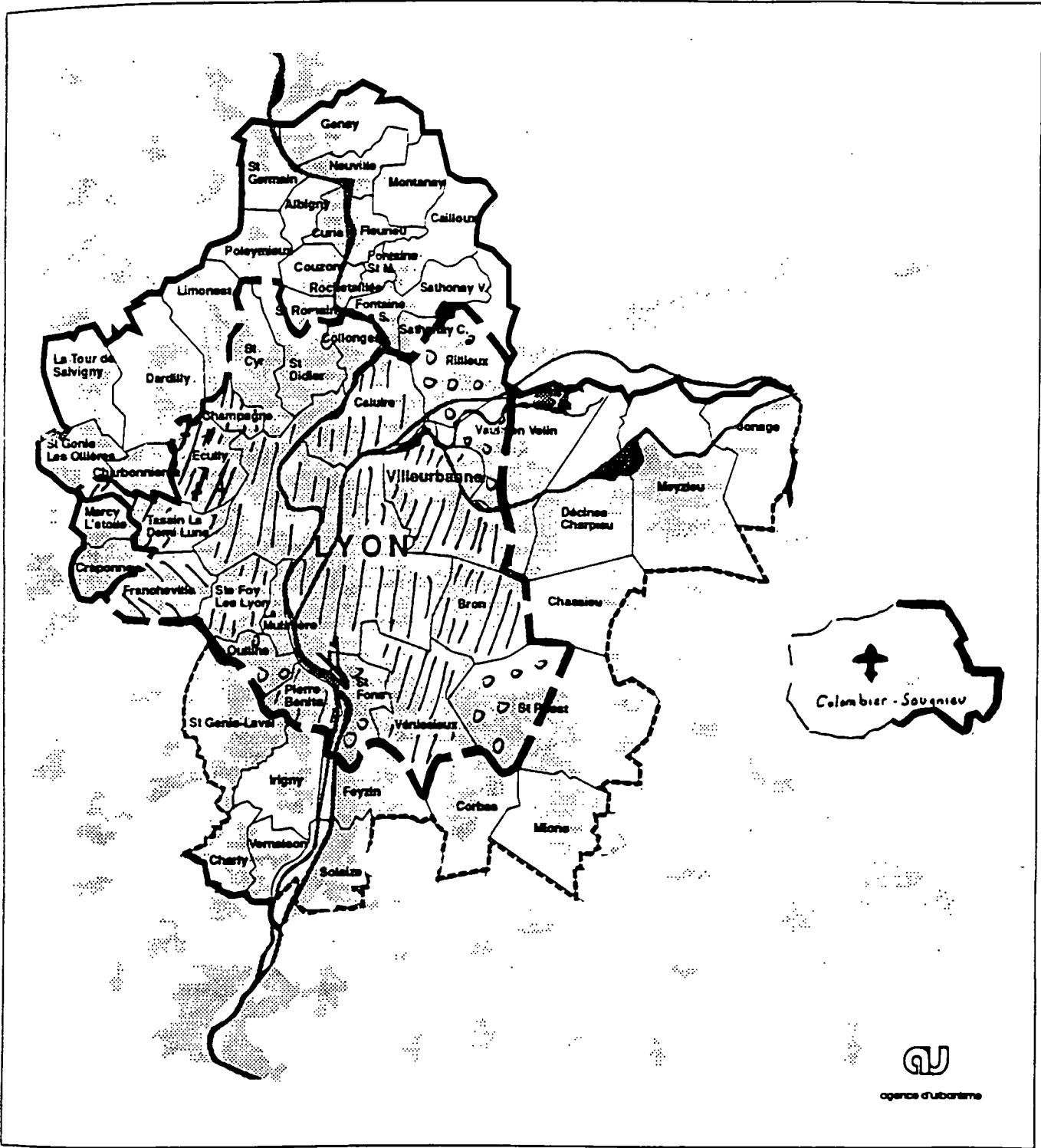
(5) Pour plus de détail voir, P. LANEYRIE, J. ROUX, Y. GEORGIADIS, C.R.E.S.A.L., Le taxi, évolution du secteur professionnel et techniques nouvelles, Ministère des transport. S.E.R.T., Janvier 1985, 116 p.

(6) Dénommé OPTIBUS depuis le début de l'année 1991, au lieu de G.I.H.P. Ce changement n'a pas modifié le conventionnement.









# LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

## CARTE G



### POURCENTAGE DE VEHICULES AFFILIES A UN CENTRAL RADIO

-  0%
-  1 à 24%
-  25 à 49%
-  50 à 99%
-  100%

 ZONE DE PRISE EN CHARGE RECIPROQUE



agence d'urbanisme

En 1976, la délégation du G.I.H.P. (7) met en place un service privé pour le transport des handicapés. Le S.Y.T.R.A.L. (8) n'intervenant pas financièrement, le tarif était décidé par le groupement.

Quatre ans plus tard (en 1980), dans le cadre de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, le S.Y.T.R.A.L. assure la maîtrise d'ouvrage de ce service spécialisé.

En 1981, une convention est signée entre le G.I.H.P. et le S.Y.T.R.A.L.. Celle-ci précise que:

- le S.Y.T.R.A.L. organise et finance le fonctionnement du service et les investissements nécessaires. (il couvre à peu près 75% du prix de revient du trajet et le budget annuel s'élève à quelques 4 millions de F).

- G.I.H.P. gère le service en mettant à disposition son personnel et son savoir-faire (21 personnes en 1991).

Le cahier des charges, lui, précise le type de handicap qui permet d'avoir droit au service (9), la tarification (14 F par course en 1991), les conditions d'exploitation.

Depuis cette date, la flotte de minibus s'est développée pour atteindre 16 véhicules en septembre 1991. Cet accroissement continu de l'offre se traduit par une augmentation des transports effectués. Celle-ci sert d'indicateur pour décider la mise en service de nouveaux véhicules, la sous-traitance par taxis ne devant pas dépasser 25% des courses (10).

En 1990, OPTIBUS a effectué 60000 trajets personnes (soit une croissance annuelle moyenne de + 121% depuis 1987), dont 11700 par taxis (+ 29,7%). La majorité de ceux-ci concerne le motif "loisirs, vie sociale", à peu près 45% des trajets, puis vient le motif travail étude (40% des trajets). Les schémas présentés en annexe 2 (p. 103) nous donnent quelques indications.

**L'offre de taxis dans l'agglomération lyonnaise est importante d'un point de vue quantitatif, mais elle est disséminée, en ce sens qu'il n'y a pas d'organismes fédérateurs ni un interlocuteur privilégié. De nombreux problèmes juridiques et de compétences restent entiers, mais ils ne sont pas tous spécifiques à Lyon (discussions actuelles au sein de tables rondes parisiennes entre les différents ministères et syndicats concernés).**

**NOUS PRESENTONS EN ANNEXE 3 (p. 105) UN TABLEAU RECAPITULATIF CONCERNANT TOUTES LES COMMUNES DE LA COURLY.**

(7) Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques

(8) SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise. Il s'agit de l'Autorité organisatrice de l'ensemble des transports publics.

(9) Carte d'invalidité 80% au moins. Depuis 1990 le service est ouvert aux non-voyants.

(10) Souhait du G.I.H.P. qui désire conserver le caractère "public" de son service. De plus, les taxis ne peuvent pas transporter plus de trois personnes ni certains fauteuils.

### III. LA DEMANDE ET LA CLIENTELE

Comme souvent dans les études de transport, il est plus aisé de connaître l'offre que la demande, celle-ci étant plus difficile à repérer. Outre le coût très élevé des enquêtes auprès des usagers des taxis, on se heurte à des problèmes méthodologiques lors de la réalisation pratique du sondage.

Trois sources sont à notre disposition :

- l'enquête du CRESAL, réalisée en 1977 à partir de 3 600 questionnaires distribués aux usagers du taxi par l'intermédiaire des taxiteurs (Le taxi en France, essai d'analyse socio-économique, pratique de la clientèle et relation offre-demande, voir bibliographie),

- l'enquête ménage réalisée par le CETE de Lyon en 1985 qui recueille pour chaque personne de plus de 5 ans des 5 000 ménages contactés, les déplacements de la veille, notamment ceux effectués en taxi,

- l'enquête de l'observatoire social réalisée en septembre 1991 auprès de 520 usagers.

Ces trois sources ne sont pas équivalentes et présentent toutes des restrictions quant à leur utilisation. L'enquête du CRESAL a déjà 14 ans mais peut nous permettre d'apprécier des évolutions, l'enquête de l'observatoire social a été réalisée auprès d'un petit échantillon, ce qui augmente les marges d'incertitude. L'inconvénient majeur de ces deux enquêtes réside dans la non représentativité au sens statistique du terme de l'échantillon. En effet, les taxiteurs qui ont bien voulu participer aux enquêtes n'ont pas obligatoirement une clientèle représentative.

L'enquête ménage nous semble mal adaptée pour appréhender la clientèle des taxis de Lyon:

- Tout d'abord, elle n'interroge que les résidents, donc il est difficile de connaître la clientèle des non-résidents. Toutefois, on peut estimer (d'après les enquêtes CRESAL, de l'Observatoire Social et des enquêtes étrangères) que les non-résidents représentent de l'ordre de 30 % de la clientèle des taxis de l'agglomération.

- De plus, elle appréhende mal les déplacements effectués par les professionnels dans le cadre de leur travail, estimables à environ 30% des courses (estimation très "large")..

- Enfin, elle ne prend pas en compte les déplacements qui ont une destination qui n'est pas incluse dans le périmètre enquêté (le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme en 1985). Nous ne pouvons, sur ce point faire aucune estimation.

Seulement 4533 déplacements en taxi ont ainsi été repérés. Si l'on réintègre les 30 % de courses effectués par les non-résidents, les 30% de courses effectuées par les professionnels dans le cadre de leur travail ainsi que les taux moyens de remplissage des véhicules (1,2 à 1,3 passagers), on obtient de l'ordre de 7 250 courses par jour (soit 8 700 déplacements) en moyenne sur l'agglomération, ce qui, rapporté au nombre de taxis (1 300), nous semble extrêmement faible : 5,5 courses par jour et par taxi.

Plusieurs phénomènes liés à la méthode de recueil des données doivent pouvoir expliquer une telle différence avec la réalité, mais il est incontestable que cette source doit être écartée pour notre analyse.

### III.1. APERÇU QUANTITATIF DE LA DEMANDE

Bien peu d'éléments nous permettent avec certitude de chiffrer le marché du taxi à Lyon; les professionnels du taxi sont très réticents et fournissent des chiffres très variables, puisque le nombre de courses par taxi et par jour est compris probablement entre 12 et 18 courses en moyenne.

On peut rapprocher ces chiffres de ceux que nous avons trouvé sur Zurich ou au Québec qui conduisent à des estimations respectivement de 15,5 et 14 courses par journée de travail.

Le marché sur l'agglomération lyonnaise serait donc en passagers transportés par jour d'environ:

$$1\ 300 \text{ (taxis)} * 15 \text{ (courses)} * 1,2 \text{ (passagers)} = 23\ 400 \text{ déplacements}$$

Ce qui représente 19 500 courses.

**Le marché du taxi ne représente qu'un pour-cent des déplacements lyonnais, alors que 22% sont effectués par les T.C. et le reste par des autres modes mécanisés (V.P. principalement).**

### III.2. LES CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES DES USAGERS

4 caractéristiques des individus ont été repérées : la profession, l'âge, le sexe et la localisation résidentielle. Pour chacune, les résultats CRESAL et Observatoire Social sont proches.

**PROFESSION**

Profession (en %)	CRESAL	OBS.SOC.
Ouvriers	14,2	4,5
Employés	18,7	17,5
Cadres	15,0	19,4
Professions libérales, chefs d'entreprise	12,3	12,2
Artisans, commerçants	9,3	4,7
Autres actifs	1,1	7,8
<b>Total actifs</b>	<b>70,6</b>	<b>66,1</b>
Au chômage	1,0	1,5
Au foyer	8,9	7,6
Retraité, pensionné	12,8	19,6
Etudiants, scolaires	5,5	4,7
Service militaire	1,2	0,4
<b>Total inactifs</b>	<b>29,4</b>	<b>33,9</b>

**On constate une forte représentation des cadres et professions libérales, mais une répartition actif/inactif proche de ce qu'on peut observer sur l'agglomération lyonnaise.** Le taxi est plus fréquemment utilisé par les CSP dites aisées, notamment pour des motifs professionnels, mais bien peu pour les autres motifs (ce sont des ménages fortement motorisés). Le taxi répond donc à des besoins de déplacements différents suivant la profession (domicile-travail important pour les employés, raison médicale pour les retraités, déplacements professionnels pour les cadres et les professions libérales,...), mais ces besoins existent pour chacune des classes de population, ce qui nous fait dire que les clients du taxi appartiennent à l'ensemble des couches de population.

Lorsque l'on croise fréquence d'utilisation déclarée (difficile à quantifier pour la personne interrogée) et profession (Q1 et Q15 de l'Observatoire Social), on remarque que les professions libérales et les handicapés déclarent le plus souvent une utilisation quasi quotidienne du taxi. Mais seulement 18 % des usagers déclarent une fréquence d'utilisation annuelle du taxi très faible (inférieure à 6 fois par an). **Les clients des taxis sont donc pour la plupart des habitués.**

Parmi les clients, l'Observatoire Social a pu identifier 1,5% "d'invalides ou handicapés" qui déclarent le plus souvent une très forte fréquence d'utilisation des

taxis. On peut rapprocher ces chiffres de ceux donnés par les associations de handicapés : sur l'agglomération lyonnaise, résident environ 5 000 handicapés mais seulement 1/5 utilisent régulièrement les taxis et le service spécialisé "Optibus". **Les taxis sont pour eux un moyen de transport indispensable.**

### AGE

Tranches d'âge (%)	CRESAL	OBS.SOC.
- de 25 ans	16,9	10,0
25 à 40 ans	35,4	39,4
41 à 50 ans	19,7	20,7
51 à 65 ans	16,5	15,5
+ de 65 ans	11,7	14,4

Les jeunes sont peu utilisateurs des taxis, seulement pour les motifs domicile, travail et les loisirs ; par contre, **les personnes de 25 à 50 ans sont les plus utilisatrices** (les motifs professionnels prédominent), alors que les personnes âgées le sont moins. L'usage du taxi décroît donc avec l'âge.

### SEXE

SEXE (%)	CRESAL	OBS. SOC.
MASCULIN	46,3	46,9
FEMININ	53,7	53,1

**Les femmes représentent la plus grande part de la clientèle des taxis, part qui est supérieure à leur poids dans la population de l'agglomération (52%).**

Le croisement fréquence d'utilisation/sexe intéressant dans la mesure où il fait apparaître une sur-représentation des femmes dans les deux modalités extrêmes de fréquence d'utilisation : parmi les usagers utilisant le taxi plus de 5 fois par semaine, 59,2% sont des femmes, et l'on compte 60,6% de femmes parmi les utilisateurs très occasionnels (5 fois par an ou moins). Elles se déplacent plus que les hommes pour se rendre à leur travail ou pour raison médicale, alors que les déplacements professionnels sont majoritairement effectués par les hommes avec une fréquence d'utilisation de 2 à 5 fois par semaine.

**La sur-représentation des femmes dans la plus forte fréquence d'utilisation s'explique donc vraisemblablement par le poids des femmes ne conduisant pas ou ne disposant pas de véhicule, pour lesquelles le taxi est un moyen de transport habituel.**

## LOCALISATION RESIDENTIELLE

Zones (%)	CRESAL	OBS.SOC.
Lyon	55,9	52,6
Périphérie	26,5	21,2
Paris - RP	4,1	10,4
Reste de la France	10,9	13,2
Etranger	2,6	2,6

L'augmentation de la clientèle parisienne est peut-être à rapprocher de l'évolution des échanges entre les deux agglomérations, suite à la mise en service du TGV, le nombre de clients du reste de la France augmentant moins vite.

**Contrairement aux idées reçues, le taxi est d'abord un mode au service des résidents (74%).**

### III.3. L'USAGE DES TAXIS

Examinons maintenant pourquoi et comment ces clients utilisent-ils les taxis ?

#### III.3.1. Motifs d'utilisation du taxi

Motif (%)	OBS.SOC	CRESAL
1 - motif professionnel	29,6	19,1
2 - motif familial ou autre motif personnel	28,1	17,7
3 - motif médical (hôpital, médecin, dentiste...)	11,7	15,0
4 - trajet domicile - travail	10,8	10,0
5 - loisir, spectacle	6,5	10,6
6 - Achats	4,6	10,0
7 - démarche administrative	4,0	3,9
8 - trajet travail - domicile	3,7	10,3
9 - autre motif	1,0	3,5

« *L'étude de l'Observatoire social (voir p. 1106)* :

On constate la nette prédominance d'utilisation du taxi à des  fins professionnelles. Ce motif représente 44% des réponses, si l'on totalise les réponses "motif professionnel", "trajet domicile - travail" et "trajet travail -

*(1106) Image et usage du taxi : d'après l'Observatoire social, Octobre 1991*

domicile". Au second rang arrive le "motif familial ou autre motif personnel".

Le croisement "motif le plus fréquent/fréquence d'utilisation" montre que cette hiérarchie est la même dans toutes les modalités de fréquence, sauf dans la fréquence "5 fois par an ou moins", pour laquelle "motif familial ou autre motif personnel" prend la première place.

**Ceci signifie que le taxi est un moyen de transport à usage professionnel aussi bien pour des utilisateurs très assidus que pour des usagers plus irréguliers.** Nous verrons plus loin que la possibilité de remboursement des frais est certainement pour beaucoup dans le choix de ce mode de transport, notamment de mode de transport complémentaire, pour les usagers en train ou en avion, et n'ayant pas de véhicule personnel à leur disposition à leur arrivée (ou pour repartir).

On notera enfin que 12% des usagers de l'échantillon déclarent utiliser le taxi pour divers motifs. Le rapprochement avec la question suivante (raison du choix de ce mode de transport), révèle que les motivations de ces usagers sont diverses, mais que parmi elle arrive en premier rang l'indisponibilité de la voiture personnelle. **Le taxi est dans ce cas le mode de substitution pour des personnes habituées à se déplacer en V.P..**

### III.3.2. Pour quelle raison se déplace-t-on en taxi ?

La question destinée à explorer les motivations des usagers (choix de ce mode de transport de préférence à un autre) proposait 14 possibilités de réponse, parmi lesquelles on trouvait aussi bien des appréciations sur les avantages du taxi (pratique, rapide, etc...), que des motivations liées aux circonstances (bagages, VP indisponible, pluie...), des contraintes extérieures (absence de TC...) ou personnelles (raison de santé...). Il est évident que chaque usager peut ainsi avoir plusieurs motivations combinées. Il était donc demandé explicitement aux personnes interrogées d'exprimer leur motivation principale (ce qui dans la pratique s'est fait sans difficultés).

*motif familial ou autre motif personnel*

*motif familial ou autre motif personnel*



Les résultats, dans l'ordre décroissant des réponses, sont les suivants :

parce que le taxi est un moyen de transport pratique	21,5 %
parce que le taxi est un moyen de transport rapide	18,5 %
parce que j'ai des difficultés pour me déplacer autrement (santé)	10,8 %
parce que j'ai des bagages	6,7 %
parce que je n'ai pas de voiture personnelle	6,7 %
parce que ma voiture personnelle est indisponible	6,5 %
pas de transport en commun pour ma destination	5,6 %
pour éviter des problèmes de stationnement	4,6 %
parce que le taxi est un moyen de transport agréable	3,3 %
parce que je ne connais pas la ville	3,3 %
pas de transports en commun à cette heure-ci	2,7 %
pour des raisons de sécurité	1,9 %
parce que le taxi me transporte "porte à porte"	1,5 %
en raison des conditions atmosphériques (pluie...)	1,0 %
autre réponse	5,4 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>

Il nous paraît très important, dans le cadre de cette approche de l'image du taxi à Lyon, d'observer que **les deux motivations arrivant très nettement en tête sont des avantages fonctionnels attribués au taxi : pratique, rapide**. L'autre motivation importante est la difficulté physique des personnes pour se déplacer autrement.

Les autres raisons invoquées sont très dispersées.

On remarque cependant à la rubrique "autre réponse" que 13 usagers (soit 2,5 % de l'échantillon) ont pris le taxi -le jour de l'enquête- pour cause de grève des bus. Loin de constituer un biais, comme on pourrait le penser, ce fait nous apparaît comme une bonne opportunité d'aborder un usage exceptionnel certes, mais néanmoins naturel du taxi. C'est en effet une circonstance de recours au taxi de même nature que l'indisponibilité de la voiture personnelle par exemple. Il est intéressant de savoir qui sont ces usagers, et surtout si ils sont des usagers exceptionnels (qui n'utiliseraient le taxi que dans ce type de circonstance).

Or on constate que sur les 13 usagers motivés par la grève des bus, 3 seulement déclarent utiliser le taxi 5 fois par an ou moins. **Il s'agit donc majoritairement d'usagers réguliers du taxi.**

Si l'on compare avec la fréquence d'utilisation des usagers dont la voiture personnelle était indisponible, on observe que si près de 30% d'entre eux n'utilisent le taxi que 5 fois par an ou moins, ils sont aussi nombreux à l'utiliser au moins deux fois par semaine (plus de 5 fois par semaine : 11,8%, 2 à 5 fois par semaine : 17,6%). Bien que ces observations portent sur un nombre de cas insuffisants (surtout pour ce qui concerne les "victimes" de la grève des bus) pour en tirer des conclusions très fermes, elles sont très intéressantes en termes de comportement, puisqu'elles semblent indiquer que **les usagers qui utilisent le taxi comme mode de substitution dans une circonstance exceptionnelle liée au transport sont majoritairement des personnes qui utilisent le taxi également dans d'autres circonstances et avec d'autres motivations.**

**On observera avec autant d'intérêt, dans l'objectif d'intégration du taxi à une politique globale des transports, que les usagers l'utilisent assez peu comme mode de substitution lorsque leur destination n'est pas desservie par les TC d'une manière générale (5,6%) ou en raison de l'heure (2,7%). De même, le taxi est relativement peu utilisé pour éviter les problèmes de stationnement (4,6%).**

Le croisement des motivations avec la profession n'apporte rien de très étonnant : les cadres sont sur-représentés (par rapport à leur poids dans l'échantillon) parmi les usagers choisissant le taxi parce que c'est pratique (26,8%) et rapide (25%). Les professions libérales et chefs d'entreprise quant à eux représentent 22,3% des usagers ayant répondu "moyen de transport pratique", alors qu'ils ne représentent "que" 12,1% de l'échantillon. (On peut même considérer que ce sont les réponses de ces deux C.S.P. qui contribuent à faire de cette motivation la plus souvent retenue). Tout aussi logiquement, les retraités représentent 55,4% des personnes qui choisissent le taxi "parce qu'elles ont des difficultés pour se déplacer autrement".

Le sexe n'intervient pas de manière significative dans la motivation. Plus exactement, des différences importantes apparaissent, mais sur des données de référence trop faibles pour que l'analyse en pourcentages soit significative (1). Exemple : parmi les usagers qui ont choisi le taxi pour des raisons de sécurité, on trouve 70% de femmes. Mais le total des choix pour cette modalité ne représente que 1,9% de l'échantillon, soit ... 10 personnes. Le seul chiffre significatif révèle une légère sur-représentation des femmes (58,9 % contre 53,1 dans l'échantillon) dans la modalité 5 ("ne peut pas se déplacer autrement").

---

(1) Cette remarque vaut pour l'ensemble de l'analyse : les questions à nombreuses modalités entraînent une forte dispersion des chiffres lors des opérations de croisement. Il en résulte que de nombreuses valeurs obtenues dans les tableaux croisés ne sont pas assez significatives statistiquement pour donner lieu à interprétation.

On peut faire exactement les mêmes remarques pour ce qui concerne l'âge: les tranches d'âge se répartissent de manière assez proche de l'échantillon dans les trois modalités les plus significatives (pratique, difficultés de déplacement, rapidité). La très forte sur-représentation des plus de 65 ans (48,2% contre 14,4% dans l'échantillon) dans la modalité 5 (difficultés de déplacement) est parfaitement logique, et confirme que la sur-représentation des femmes notée ci-dessus dans la même modalité est, au moins pour partie, le reflet de la réalité démographique.

### **III.3.3. La répartition de la demande**

La répartition de la demande est fort mal connue. Aucune distance moyenne des courses n'a pu être établie (même par l'intermédiaire de ressources financières).

Seul le mode de mise en relation de l'offre et de la demande a pu être étudié.

La répartition temporelle de la demande est, elle, mieux cernée par le biais des enquêtes et des centraux.

Des variations annuelles très nettes et répétitives sont observées: les mois d'hiver sont les plus chargés, mais des événements locaux (foires, congrès,...), peuvent venir modifier ponctuellement la demande. Le trafic diminue lors des périodes de vacances. Le vendredi est le jour le plus chargé, les samedi et dimanche les moins chargés.

Les heures de pointe correspondent à celles du trafic en général. Du fait de l'accroissement de parcours à ces heures (d'où une diminution de l'offre), la demande n'est pas toujours satisfaite.

Cette analyse qualitative de la demande en taxi sur l'agglomération lyonnaise peut fournir un point de comparaison avec la situation du marché sur d'autres agglomérations.

### **III.4. QUELQUES POINTS DE COMPARAISON AVEC D'AUTRES AGGLOMERATIONS**

Bien que chaque agglomération ait sa propre clientèle des taxis, il semble intéressant d'examiner quelles sont les caractéristiques qui paraissent stables et celles qui varient d'une agglomération à l'autre.

Pour cela, nous disposons de données sur la Suisse (2), nous avons privilégié l'étude de Zurich qui est la ville la plus importante; et de données sur 5 grosses agglomérations du Québec (mais dont la population n'est en moyenne que de 250 000 habitants) (3).

### III.4.1. Les caractéristiques des usagers

Profession: bien que les définitions des catégories socio-professionnelles varient sensiblement d'un pays à l'autre, on constate un usage du taxi très important pour les employés et les cadres ou les professions libérales

PROFESSION (%)	ZURICH	QUEBEC
Etudiants	3	7
Non actifs	4,6	8
Ménagères	13,1	8
Ouvriers	24,4	19
Employés	27,4	27
Cadres ou prof lib.	27,5	31

Age: On retrouve une répartition indiquant un usage très fréquent pour les 20-40 ans et qui décroît avec l'âge.

AGE (%)	ZURICH	QUEBEC
< 20 ans	5	5
de 20 à 39 ans	49	65
de 40 à 65 ans	36	23
> 65 ans	10	7

Sexe: Si au Québec la part de la clientèle féminine est de 59% (plus nombreuse qu'à Lyon), en Suisse, à Zurich comme à Genève, cette part n'est de 45% (importance du motif "affaires professionnelles").

Localisation résidentielle: On retrouve une proportion de 70% de résidents et de 30% de non résidents dans la clientèle Zurichoise. Les déplacements professionnels représentent plus de 50% des déplacements en taxi des non-résidents.

(2) TRANSITEC, Les taxis dans les transports urbains Suisse, 1985, 123 p.

(3) M. TRUDEL, L'offre et la demande dans l'industrie du taxi au Québec. Caractéristique de l'offre et de la demande, Juin 1988, 71 p.

Pour les grosses agglomérations du Québec, seuls 19% des usagers des taxis résident hors de l'agglomération.

D'une agglomération à l'autre, la clientèle ne semble pas spécifique; examinons si l'usage diffère.

### III.4.2. L'USAGE DES TAXIS A L'ETRANGER

#### Motif:

MOTIF (%)	ZURICH	QUEBEC
Domicile-travail	26	36
Professionnel	28	9
Achats	10	16
Loisirs	34	19
Autre motif	-	19

Les déplacements pour raisons professionnelles (affaires professionnelles et domicile-travail) sont encore majoritaires.

Les raisons du choix: La rapidité est invoquée par plus de 30% des usagers zurichois, puis, par ordre décroissant, les bagages (12%), la santé (11%), refus de prendre les T.C. (10%), desserte T.C. inadaptée (9%), sécurité (9%), méconnaissance des lieux (8%), stationnement (7%) et enfin météo (3%).

La répartition temporelle de la demande: les mêmes remarques que celles déjà émises pour l'agglomération lyonnaise sont applicables à Zurich ou aux agglomérations Québécoises.

**Si en termes qualitatifs, la demande des usagers des taxis semble pratiquement identique sur des agglomérations comparables dans des pays développés, il n'en est pas de même en termes quantitatifs même s'il est difficile pour nous de l'étudier directement. Le niveau et la qualité de l'offre, la tarification, le contexte économique peuvent favoriser ou freiner l'usage.**

De cet état des lieux, nous retiendrons que le marché du taxi de l'agglomération lyonnaise peut être qualifié de marché:

\* "éclaté" en ce qui concerne le côté offre qualitative (pas d'organismes fédérateur);

\* "fédérateur" en ce qui concerne le côté offre quantitative (taxis évoluant librement dans une zone de prise en charge réciproque, là est sa spécificité);

\* "commun" en ce qui concerne le côté demande, car l'agglomération n'est pas réellement atypique sur ce point, comparativement à d'autres agglomérations de pays industrialisés.

Dans l'état actuel du marché, il ne semble pas nécessaire d'augmenter quantitativement le service offert même si le problème des heures de pointe demeure. Une évolution du secteur vers une diversification des services offerts et une intégration des taxis dans une politique globale des transports urbains peut modifier cet état de fait.

L'étude de plusieurs expériences menées dans certaines villes et agglomérations française va nous permettre de mettre en valeur des éléments prépondérants quant à ce dernier thème.

**PARTIE II**

**DES FONCTIONS NOUVELLES  
ET ETENDUES**

En matière de transport urbain, la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (L.O.T.I.) du 31/12/1982, proclame, pour la première fois dans l'histoire législative de la France, le "droit au transport". Cette notion qui concerne tous les modes de transport résulte des articles 1 et 2 de la loi.

De plus, une des priorités de la loi est de préciser les missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport de personnes et de biens. En ce qui concerne le transport de personnes, cette priorité sous entend la mise en place de missions de service public afin que chaque citoyen puisse effectivement bénéficier du "droit au transport".

L'organisation de services de remplacement et de complément des transports publics collectifs par des taxis, ainsi que le transport des personnes à mobilité réduite par taxi sont deux éléments importants qui entrent tout à fait dans le cadre de ces missions. Ces fonctions "nouvelles et étendues" (qui ne prennent pas en compte la démarche commerciale des organisations de taxis: visites guidées,...) peuvent être rendues encore plus performantes dans leur fonctionnement si l'on arrive à mieux rationaliser l'interface entre l'offre et la demande.



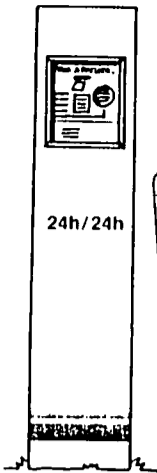
## I. LES EXPERIENCES DE COMPLEMENT/REMPLACEMENT DES T.C.

Le tableau ci-dessous présente les principales opérations de remplacement-complément T.C. qui sont menées en France actuellement :

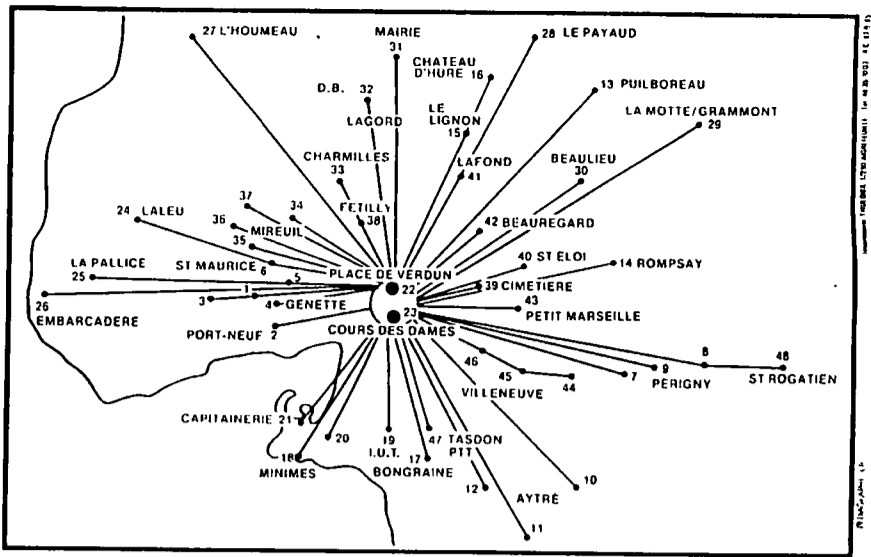
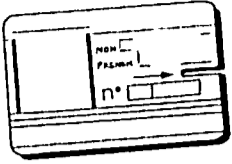
<b>LA ROCHELLE</b>	COMPLEMENT ET REMPLACEMENT des T.C. sur tout le P.T.U.. Appel à la demande par bornes.
<b>LILLE</b>	COMPLEMENT DES T.C. par rabattement sur les lignes de métro des populations mal desservies en T.C. (communes peu denses). Appel à la demande par bornes.
<b>ANGOULEME</b>	* REMPLACEMENT des T.C. sur une ligne en prolongement (service de 6H à 20H) * COMPLEMENT des T.C. sur une ligne (heures creuses)
<b>NANCY</b>	REMPLACEMENT et COMPLEMENT des T.C. pour desserte par circuit d'une zone d'activité et d'une zone d'habitat dense.
<b>SAINT BRIEUC</b>	REMPLACEMENT des T.C. (lignes virtuelles à horaires fixes). Appel téléphonique géré par ordinateur.

Dans les cas où le taxi REMPLACE les Transports Collectifs (T.C.), aucun bus (ou trolleybus...) ne dessert la zone sur laquelle le taxi assure son service.

Dans les cas où le taxi COMPLETE le service des bus (ou trolleybus...), les deux modes assurent le service ensemble, même si cela se fait à des horaires différents.



La carte d'appel AUTOPLUS, vous permet d'obtenir un Taxi 24h/24h à la borne où vous vous trouvez.



COMMUNE	HABITANTS	SUPERFICIE
ANCOULINS	2 875	786 Ha
AYTRE	7 902	1 222 Ha
CHATELAILLON	5 038	559 Ha
L'HOUMEAU	2 490	412 Ha
LACORD	5 315	804 Ha
LA ROCHELLE	73 744	2 728 Ha
PERIGNY	4 158	1 089 Ha
ST ROGATIEN	4 051	788 Ha
TOTAL	100 000	518 Ha

# AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE

Superficie de l'agglomération : 8 000 Ha  
Nombre d'habitants : 99 900 (1992)

	ESBOISSEMENT / FORÊT		ZONE DE PROTECTION
	CENTRE ANCIEN		TOURISME / LOISIRS
	HABITAT COLLECTIF		ESPACES VERDS
	ZONE URBAINE		VOIE FERREE
	ZONE URBAINE EN PROJET		INFRASTRUCTURE
	ZONE D'EXTENSION		LIMITE DE COMMUNE



## I.1. L'EXPERIENCE ROCHELAISE

A La Rochelle les taxis participent activement à l'élaboration du schéma des déplacements urbains dont ils font partie intégrante. C'est la Société des Transports en Commun de la Rochelle (S.T.C.R.) qui est chargée de s'occuper de la nouvelle prérogative assignée aux taxis. Celle-ci consiste à remplacer les transports collectifs traditionnels sur leurs lieux de dessertes, mais aussi à desservir quasiment tout le périmètre des transports urbains (P.T.U.). Ici, c'est une véritable mission de service public qui est assignée aux taxis.

Ce service de transport par taxis proposé par la S.T.C.R. appartient au concept "Autoplus" qui consiste à offrir au public tous les modes de transports possibles (bateau, bus, vélo, taxis) pour assurer une meilleure qualité des déplacements.

### I.1.1. Le fonctionnement du système

Les 41 taxis "Autoplus" de La Rochelle desservent 7 des 9 communes du S.I.V.O.M. (1).

Les taxis effectuent des trajets bornes à bornes, au départ ou à destination de deux bornes situées au centre de La Rochelle. Il n'y a donc pas de trajets périphérie-périphérie. Le schéma présenté ci-contre montre quels sont les différents trajets possibles.

#### I.1.1.1. Les bornes

Elles sont au nombre de 48 (dont deux au centre-ville), cela fait donc 92 courses possibles. Elles ont été installées de telle sorte que chaque habitant du S.I.V.O.M. soit situé à 500 mètres au plus de l'une d'entre elles.

Dans la plupart des cas, celles-ci ont été placées sur un arrêt de bus, l'alimentation en électricité et le raccordement téléphonique y étant souvent présents, cela a permis de minimiser les coûts. De plus, elles sont aussi proches que possible de certains générateurs de trafic: maison de retraite, infrastructures sportives, boîte de nuit, village de vacances...

#### I.1.1.2. Les modalités de fonctionnement

Tout usager potentiel doit posséder une carte "Autoplus" pour bénéficier du service de transport borne à borne par taxis, cela 24 heures sur 24 (depuis 1988-89). Cette carte est à introduire dans la borne de départ (2). Le taxi qui attend depuis le plus longtemps en station, ou sinon le taxi le plus proche, s'engage à se rendre en moins de dix minutes vers la borne de prise en charge.

Le taxi charge **le ou les clients** (il peut y en avoir jusqu'à quatre) à

(1) Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples. Le S.I.V.O.M. de La Rochelle regroupe de nombreux domaines. Une carte est présentée page ci-contre.

(2) Elle coûte 27 F et donne droit à la première course gratuite. 3196 cartes ont été délivrées depuis le début de l'opération, à peu près 2200 seraient encore en circulation à La Rochelle.

l'endroit prévu. Au moment du paiement, celui-ci rend au taxiteur un ticket forfaitaire de 26 F (4 fois le prix d'un ticket de bus, un ticket peut servir pour plusieurs personnes).

Chaque course, mesurée en kilomètres et centaines de mètres a été pondérée par le tarif taxi de jour et de nuit (C et D). Ainsi la S.T.C.R. rembourse le prix de la course tel qu'il apparaît sur l'horodateur, moins une réduction de 15% accordée par les taxis. *à compter hrs. kilométrique*

### I.1.1.3. Les chiffres

En 1990, le transport par taxis "Autoplus" représente: 20% du nombre total de courses effectuées par tout taxiteur et 2% de l'offre kilométrique totale (T.C. + taxis).

Par ailleurs, selon une enquête récente, 50% des rochelais connaissent le service et 20% seulement l'utilisent.

Le ratio Recettes / Dépenses, y compris coûts d'investissement des véhicules (3) se situe aux alentours de 53 % .

Le tableau suivant donne, pour la période allant de 1986 à 1990 des éléments concernant le service:

	Nbre de courses	Nbre-moy de pers transp par courses	Nbre total pers transp	Km facturés	% courses jour	% courses nuit	Coût réel pour la S.T.C.R. hors recettes usagers
1986	1630	1,40	2275	14 774	8,71	91,29	55 792
1987	4301	1,49	6411	40 419	4,93	95,07	158 410
1988	8295	1,62	13 408	82 975	14,61	85,39	328 818
1989	7353	1,62	12 278	77 213	16,61	83,39	324 638
1990	7748	1,74	13 490	79 440	14,17	85,83	345 596

Source: D'après données S.T.C.R. (en F courants, arrondis à l'unité supérieure)

La forte augmentation du nombre de courses entre 1986 et 1988 est due au doublement du nombre de bornes sur cette période et à la diffusion du service auprès de la clientèle. Entre 1988 et 1989, on constate une baisse de l'usage. Elle résulterait d'une baisse de fréquentation imputable à une diminution du nombre de touristes étrangers et à des problèmes causés par les taxis refusant de prendre des courses "Autoplus" en été pour différents motifs: besoin de vacances, "ras-le-bol", etc. Cela se vérifie, par rapport à l'année précédente, pour les mois de juillet,

(3) Celui-ci est compris dans le tarif taxi.

août, septembre et octobre.

Le taux de remplissage du taxi n'a cessé de s'accroître. Alors qu'il est de 1,2-1,3 en moyenne lorsque le taxi est utilisé pour une course "adresse à adresse", nous arrivons à un taux de 1,74 en 1990. Celui-ci est très important et cela nous permet de dire que les taxis "Autoplus" sont de véritables "transports collectifs", les courses à 4 personnes étant courantes.

Par ailleurs, le nombre de courses de jour s'est accru en 1988 car à cette date, la S.T.C.R. a modifié les horaires d'exploitation de son réseau de bus. **L'heure de fin de service a été fixée à 20H45 au lieu de 23H**, ce qui a permis une réduction de l'amplitude et a supprimé une des contraintes du service public. Les voyages non effectués en bus ont donc été "transférés" sur les taxis, ce qui a contribué à l'accroissement du nombre de courses aux nouvelles bornes.

Depuis 1989, on assisterait à une quasi-stagnation de l'usage. Cela proviendrait d'un phénomène de "seuil", consécutif à plusieurs années de diffusion du produit "Autoplus".

Le système de transport par taxi de la S.T.C.R. a donc connu une certaine période d'effervescence, de développement durant quelques années, même si l'on se rend compte qu'il n'est pas très connu auprès des résidents (4).

### **I.1.2. Etapes et coûts de la mise en place**

On peut distinguer, de manière grossière, deux étapes.

#### I.1.2.1 première étape: le contact avec les taxis

Les responsables de l'opération "Autoplus" ont, en 1984, contacté les taxis rochelais regroupés depuis 1978 en un Groupement d'Intérêt Economique (G.I.E.). Ils leur ont fait valoir l'existence d'un marché des déplacements et leur ont exposé leurs intentions (5).

Après de longs pourparlers (un an et demi en tout), de nombreuses discussions "en coulisse" (6), une première esquisse sur la nature de l'opération a été réalisée.

Cependant, les taxis posaient quelques conditions :

- L'opération ne devait en aucun cas toucher les gros générateurs de trafic que sont la gare et l'aéroport.

- L'opération ne devait pas remettre en cause le principe du "adresse à adresse", fonction traditionnelle du transport par taxi.

---

(4) L'augmentation du nombre de courses entre 1989 et 1990 résulte d'une baisse de l'offre kilométrique T.C. de plus de 5%. Elle n'est donc pas imputable à une amélioration quelconque du service taxi.

(5) Modifier le système des transports publics et introduire les taxis dans celui-ci.

(6) La quasi totalité des taxiteurs a été "informée" individuellement.

Les taxiteurs ayant conscience qu'une progression de leur chiffre d'affaires pouvait être possible et n'étant pas indifférents au rôle nouveau qu'ils pourraient jouer au niveau des déplacements urbains, acceptèrent, après un vote, de faire des liaisons bornes à bornes sous l'égide de la S.T.C.R.. Toutefois, ces liaisons ne devaient se faire que de la périphérie au centre et inversement, le reste étant considéré comme de la concurrence déloyale par les taxis.

En effet, deux types de clients sont à considérer:

- les clients des transports publics collectifs, donc de la S.T.C.R., auxquels le système de transport par taxi "Autoplus" devait profiter.
- les clients du service de transport "adresse à adresse" par taxis.

Les taxis considèrent les relations périphérie-périphérie comme un danger, une partie de leur clientèle risquant de se satisfaire de relations "bornes à bornes" pour ce type de liaisons. La S.T.C.R. gagnerait des clients avec ce genre de liaison, les taxis, dans leur fonction traditionnelle, en perdraient.

Après accord des taxis pour effectuer les liaisons considérées, une convention fut donc signée entre la S.T.C.R. et le G.I.E. des taxis rochelais (ce sera l'objet d'un point suivant).

#### I.1.2.2. deuxième étape: l'expérimentation et la généralisation du service.

Aucune étude préalable n'a été effectuée pour évaluer les effets probables de la mise en place de l'opération.

A ce procédé d'évaluation ex-ante, on préféra une expérience grandeur nature.

En décembre 1985, 23 bornes furent installées pour un coût unitaire, hors frais d'installation, de 9 000 F environ (en F courants). Au total, le coût de la première tranche s'est élevé à environ 250 000 F tout compris.

L'expérience étant plutôt positive, 25 bornes supplémentaires furent installées dès 1988-1989.

Un point important est à souligner: il n'y a presque pas eu de publicité pour promouvoir le nouveau service par taxis. Cette ligne de conduite est encore en vigueur en 1991. Cela provient d'une demande du G.I.E. qui voit la promotion du service d'un mauvais oeil. En effet, toute publicité risquerait de trop faire connaître l'opération et de pénaliser le taxi dans sa fonction traditionnelle, celui-ci risquant de perdre une partie de sa clientèle. Par ailleurs, selon certaines personnes bien avisées, des considérations fiscales limiteraient les taxiteurs à ne pas faire plus de 20% du total de leurs courses en facturation.

#### **I.1.3. Résultats**

On peut les regrouper en trois points et voir, ainsi, les résultats:

- En matière de coûts
- En matière de clientèle
- En matière de "satisfaction"

### I.1.3.1. En matière de coûts

La prise en compte des taxis pour les déplacements centre-périphérie et périphérie-centre a permis des économies financières non négligeables. Celles-ci sont sensibles, surtout la nuit, période où les bus n'assurent plus leur service. L'amortissement des coûts d'investissement, quant à lui, se monte à environ 50 000 F par an.

#### **\* pour la société exploitante**

Il est possible de savoir ce que coûteraient les courses "bornes à bornes" faites par les taxis si celles-ci étaient effectuées par les bus. Pour cela on pondère les kilomètres effectués par les taxis dans le cadre de l'"Autoplus" par le coût kilométrique tel qu'il a été calculé pour l'ensemble des transports publics "Autoplus" hors coût taxis (7).

Ainsi, en 1990, le nombre de kilomètres effectués par les taxis a été de 79 440; le coût kilométrique "Autoplus" (hors coût taxi) de 14,37 F. Le coût total du service s'il avait été effectué par les bus se serait donc élevé à environ 1 141 548 F. Le coût net du service pour la S.T.C.R. (c'est-à-dire y compris recettes usagers) s'étant élevé pour la même année à 161 784 F, "l'économie" peut être estimée à 979 764 F.

Le résultat précédent doit être relativisé. En effet, l'"économie" est surévaluée car le coût kilométrique prend en compte l'activité des bus, des bateaux-bus... Il est donc difficile d'établir une comparaison rigoureuse. De plus, rien ne dit qu'une amélioration du service bus aurait été apportée sur cette zone si l'"Autoplus" n'avait pas été mis en place.

Néanmoins on remarque que, en 1990, le coût réel taxis pour la S.T.C.R. ne représente que 14% du coût total hors taxis, et l'économie globale, 3% du déficit d'exploitation (compensé par le S.I.V.O.M.).

Même si nos comparaisons ne sont pas très valides, on remarque qu'il est très intéressant d'utiliser le taxi sur certaines liaisons plutôt que le bus.

En comparaison, pour l'année 1988, nous donnons le coût kilométrique bus de villes de même taille, localisées en bord de mer et ayant un parc de véhicules à peu près semblable. Nous présentons le montant de l'économie possible avec un service équivalent (à tarif taxi égal):

- 20,11 F à Bayonne, ECONOMIE: 1 505 709 F
- 13,35 F à Dunkerque, ECONOMIE: 944 798 F
- 13,22 F à Lorient, ECONOMIE: 934 011 F
- 12,89 F à La Rochelle, ECONOMIE: 906 626 F

Le coût kilométrique taxi, lui, s'élève à 4,35 F en 1990, soit environ 20% du coût kilométrique bus lyonnais, ce qui est faible et peut encourager une utilisation plus intense de ce mode.

---

(7) La S.T.C.R. ne fait pas de comptabilité analytique, on ne connaît donc pas le coût kilométrique bus.

### \* du côté de l'utilisateur

En 1990, les recettes usagers s'élèvent à 183 812 F, le coût moyen payé par l'utilisateur est de 13,62 F.

Pour la collectivité le coût total par voyageur est de 25,60 F (Soit un ratio R/D de 53%). Le coût par voyageur est d'autant plus élevé que les courses de nuit sont nombreuses (le tarif de nuit par taxi est 50% plus rémunérateur que le tarif de jour). L'écart de 12 F représente ce que la S.T.C.R. dépense réellement pour chaque usager.

### \* résultats en passagers-kilomètres transportés

En 1990, les taxis "autoplus" ont transporté 138 226 passagers. Le coût net par passager-kilomètre s'est élevé à 1,17 F pour la S.T.C.R., et à 1,33 F pour le voyageur transporté, soit un total de 2,50 F, qui correspond à peu près au tarif A du taxi, coût tout à fait raisonnable, pour la S.T.C.R. et pour les usagers.

#### I.1.3.2. En matière de clientèle

\* Si le service de transport par taxis "Autoplus" permet de réduire les coûts d'exploitation des bus utilisés en sous-capacité, il permet aussi d'assurer des missions de service public.

De ce point de vue, l'utilisateur et la collectivité y trouvent leur compte. Ce service est d'autant mieux assuré que les bornes permettent une "irrigation" quasi-parfaite du P.T.U..

A titre d'exemple, une personne captive des T.C. (un travailleur de nuit non motorisé par exemple), pourra bénéficier d'un service de transport public, plus rapide et plus confortable que le bus, quand il le désirera, et pour une somme équivalente à 4 tickets de bus. Ce service individuel peut devenir collectif si les personnes se regroupent, le prix en diminuera d'autant (nous rappelons qu'un seul ticket "Autoplus" est valable pour une à quatre personnes).

#### **Cet aspect est l'un des plus positifs de l'opération.**

Ainsi, toute demande d'élus, ou de groupe d'utilisateurs pour une meilleure desserte en transport public pourra être étudiée du point de vue des taxis subventionnés. Lorsqu'une borne est créée, cela arrange toutes les parties en présence, même s'il existe un frein au développement du nombre de courses "Autoplus" du côté des taxiteurs, comme nous l'avons vu.

\* Les taxis qui escomptaient s'accaparer une partie de la clientèle T.C. ont été déçus. En effet, selon eux, s'ils n'ont pas perdu de clients, ils n'en ont pas pris à la S.T.C.R.. On s'étonne toutefois d'entendre que le chiffre d'affaires des taxiteurs n'aurait pas augmenté. Comme 20% du total des courses effectuées par les taxis sont du "bornes à bornes" et qu'il n'existe, à La Rochelle, pas de limites au niveau du temps de travail, les journées peuvent être "allongées" sans difficultés (mais qui peut vérifier !).



\* La clientèle des taxis "Autoplus" est faite en grande partie de clients étrangers pendant les "périodes de pointes" que sont les mois d'été et du début de l'automne.

Ainsi, toute variation du nombre de touristes à la hausse ou à la baisse (comme cela s'est vu entre 1988 et 1989), va influencer sur le nombre des kilomètres à effectuer.

\* L'offre a toujours pu s'adapter à la demande. Les réclamations ont été, jusqu'à maintenant, rares pour ce motif. Quasiment tous les appels pour les taxis "Autoplus" ont pu être assurés dans un délai de dix minutes au plus.

Toutefois, lorsqu'un taxiteur se trouve confronté à un dilemme tel que celui-ci: prendre une course "Autoplus" ou une course traditionnelle, il choisira sans hésiter la deuxième solution, de peur de perdre sa clientèle, et surtout pour pouvoir "toucher" (au sens propre du terme), le prix de sa course.

### I.1.3.3. En matière de "satisfaction"

#### **\* d'une manière générale**

Du côté des élus et de la S.T.C.R., le système est considéré comme viable, et les responsables sont très satisfaits de leur "coup" qui a fait connaître La Rochelle bien au-delà des frontières du pays.

Du côté des taxiteurs le ton est différent. Le G.I.E. rochelais conventionné par la S.T.C.R. regroupe 41 membres. Si, au départ, ils étaient presque tous pour l'opération, ils ne sont, selon le dernier vote en date, plus que 28 pour. Les 13 autres veulent arrêter "l'expérience" pour les raisons invoquées ci-dessous.

#### **\* les raisons du mécontentement**

Les deux arguments principaux avancés pour la critique du système sont les suivants:

\* "On ne veut plus desservir la borne qui se situe près de la boîte de nuit". Les taxiteurs ne seraient pas d'accord pour transporter des clients qui sont sous l'emprise de l'alcool, clients qui ne paient pas directement en monnaie sonnante et trébuchante. Il y a donc un blocage "psychologique". Même si le taxiteur sait qu'il sera payé par la S.T.C.R., il n'admet pas que la collectivité paie pour ce genre d'individu !

\* Parmi les touristes qui viennent à La Rochelle pendant la période fin juin - fin septembre, de nombreux sont étrangers. Ils sortent essentiellement la nuit et prennent les taxis "Autoplus". Ils parlent mal ou pas du tout le français, et ils font perdre du temps aux taxis et au central. Il n'est donc pas rare que le "bornes à bornes" se transforme en "borne à porte", certains ne sachant pas aller de la borne d'arrivée à leur lieu d'habitation la nuit. Les taxiteurs, par déontologie, les conduisent donc jusque chez eux mais se sentent frustrés, car ils répondent à un service pour lequel ils n'ont pas été conventionnés. De plus, cela touche le "adresse à adresse" auquel ils sont très attachés.

Par ailleurs, ils n'acceptent pas que la collectivité paie pour le transport

des étrangers.

Si les deux problèmes peuvent être facilement résolus (suppression de la borne qui se trouve près de la boîte de nuit, accès au service uniquement pour les résidents), c'est le concept en lui-même qui risque d'être remis en question. Si l'on interdit l'accès aux non résidents, c'est l'ensemble des touristes qui vont être "évincés", alors que seulement 20% des rochelais déclarent utiliser le service, et que les courses des mois de Juillet à Septembre représentent 60% du total annuel des courses. Il y aurait donc une chute vertigineuse du nombre de courses "Autoplus", qui tomberait à un niveau dérisoire, et ferait perdre toute sa crédibilité au système, tout en ne permettant que de faibles économies sur les coûts d'exploitation T.C.

Par ailleurs, cela risque de porter préjudice à l'image de marque que la ville a voulu, et a su, se donner avec l'"autoplus".

#### **I.1.4. POINT CONCLUSIF**

Le type de service proposé à La Rochelle est intéressant car il est innovant. Toutefois, il s'est développé dans un contexte politique et économique particulier (la restructuration du réseau était devenue urgente) et l'aire géographique concernée n'a rien de comparable à celle de notre agglomération.

Nous pensons que le service proposé à La Rochelle n'est pas adaptable tel quel à l'agglomération lyonnaise. L'offre en transports collectifs est assez performante dans notre agglomération et l'ensemble du P.T.U. est bien irrigué par les T.C.. De plus, la périphérie lyonnaise étant dense (du moins jusqu'à la deuxième couronne) l'opération risquerait de devenir un gouffre financier.

En ce qui concerne l'attente aux bornes, le délai de 10 mn ne doit pas être facile à tenir si la borne est très éloignée et excentrée et pendant les heures de pointe.

## **I.2. L'EXPERIENCE LILLOISE**

La communauté urbaine de Lille (ou C.U.D.L., 1 067 345 habitants) regroupe 86 communes dont Lille, Roubaix et Tourcoing (respectivement 172 142, 97 746 et 93 765 habitants, selon le recensement général de 1990).

Depuis 1983, un seul et unique réseau de transports en commun irrigue le territoire de la C.U.D.L.. Ce réseau est géré par la société T.C.C. (Transports en Commun de la Communauté) affiliée au groupe TRANSEXEL.

Au "tripolarisme" qui régit la vie économique et sociale de la communauté urbaine vient s'ajouter "l'effet frontière" avec la Belgique. Celui-ci diminue l'aire d'attraction de chacune des cités et confère une structure particulière aux flux de déplacements qui y sont enregistrés.

A la fin de l'année 1990, la C.U.D.L. a mis en place des systèmes de transports innovants pour la desserte des communes mal desservies en transport en commun. Des expériences sont donc menées actuellement. Elles concernent des trajets par minibus affrétés et par taxis. Nous allons étudier l'usage qui est fait du deuxième mode.

### **I.2.1. Présentation du système lillois**

#### I.2.1.1. Généralités

Le système lillois consiste à appeler, à partir de bornes situées sur des communes mal desservies par les T.C., des taxis. Ceux-ci complètent un service de minibus (20 places) qui ne fonctionne pas toute la journée (1), et un service de microbus (65 places) qui fonctionne toute la journée, cela sur des secteurs différents. Ils sont utilisés pour rabattre sur les lignes de métro les usagers. Les 12 communes concernées sont des "villages" ayant un nombre d'habitants faible (de 681 à 3 555 habitants, la population concernée s'élève à 20 258 personnes) et un taux de motorisation élevé.

Le service par taxis a débuté, à titre expérimental, le 19 janvier 1991. Le Syndicat Mixte des Transports de la Communauté Urbaine de Lille espère, après étude des résultats de ces expériences, réaliser des économies tout en proposant un service de bonne qualité (rapidité, confort...) et en assurant les missions de service public dont il est le garant. C'est la société exploitante, T.C.C. qui est chargée de gérer ce service.

#### I.2.1.2. Les secteurs concernés

On peut en distinguer trois (Voir carte):

---

(1) On teste la performance du service assuré par les minibus (affrétés) depuis septembre 1990. Le coût global reste modique compte tenu des horaires d'exploitation, et les frais de personnels sont inexistantes. A titre indicatif, pour un service de 2 heures par jour, le coût d'affrètement, chauffeur compris, s'élève à environ 96 000 F par an.

**\* Le secteur Ouest:**

Il regroupe deux communes

Le service bus est traditionnellement assuré uniquement en période scolaire.

Jours et heures de fonctionnement du service de taxis: du lundi au vendredi de 9H00 à 16H00. Les taxis viennent donc en complément des minibus affrétés qui circulent tôt le matin et le soir (2 rotations entre 7H et 9H; 2 rotations entre 16H30 et 18H30).

**\* Secteur Est N°1:**

Il regroupe quatre communes.

Jours et heures de fonctionnement du service par taxis: tous les jours de 20H00 à 0H30. Les taxis agissent en complément du service de microbus qui fonctionne toute la journée (de 6H30 à 20H30).

**\* Secteur Est N°2:**

Il concerne six communes.

Jours et heures de fonctionnement du service par taxis: du lundi au samedi de 20H00 à 0H30, et de 9H00 à 0H30 les dimanches et fêtes. Le service par microbus fonctionne toute la journée (de 6H30 à 20H30).

Le système de rabattement sur le métro de l'agglomération lilloise, dont on peut voir le principe ci-contre, pourrait être étendu à d'autres communes. Cela pourra être le cas si les expériences actuelles s'avèrent convaincantes. De plus le service pourrait s'étendre au service de nuit (jusqu'à 0H30) (2).

1.2.1.3. Les bornes

Elles sont au nombre de 15. Deux se situent au terminus des lignes de métro 1 et 1 bis. Toutes les autres sont situées dans les communes concernées par l'expérience et se trouvent près de l'arrêt de bus central (le plus fréquenté). Tout trajet se fait uniquement des bornes métro aux bornes des communes (selon les secteurs), et inversement (voir schéma page suivante).

1.2.1.4. Les modalités de fonctionnement

Pour bénéficier du service, le client introduit sa carte dans une borne. Cette carte est achetée 10 F dans les points de vente T.C.C. ou chez les dépositaires (3). Le client appuie sur un bouton et se trouve relié au central T.C.C. qui répercute son appel au central des taxis "taxi-union". Celui-ci s'engage à envoyer un de ces 101 taxis, 20 minutes au plus après réception de l'appel, sur le lieu de la demande.

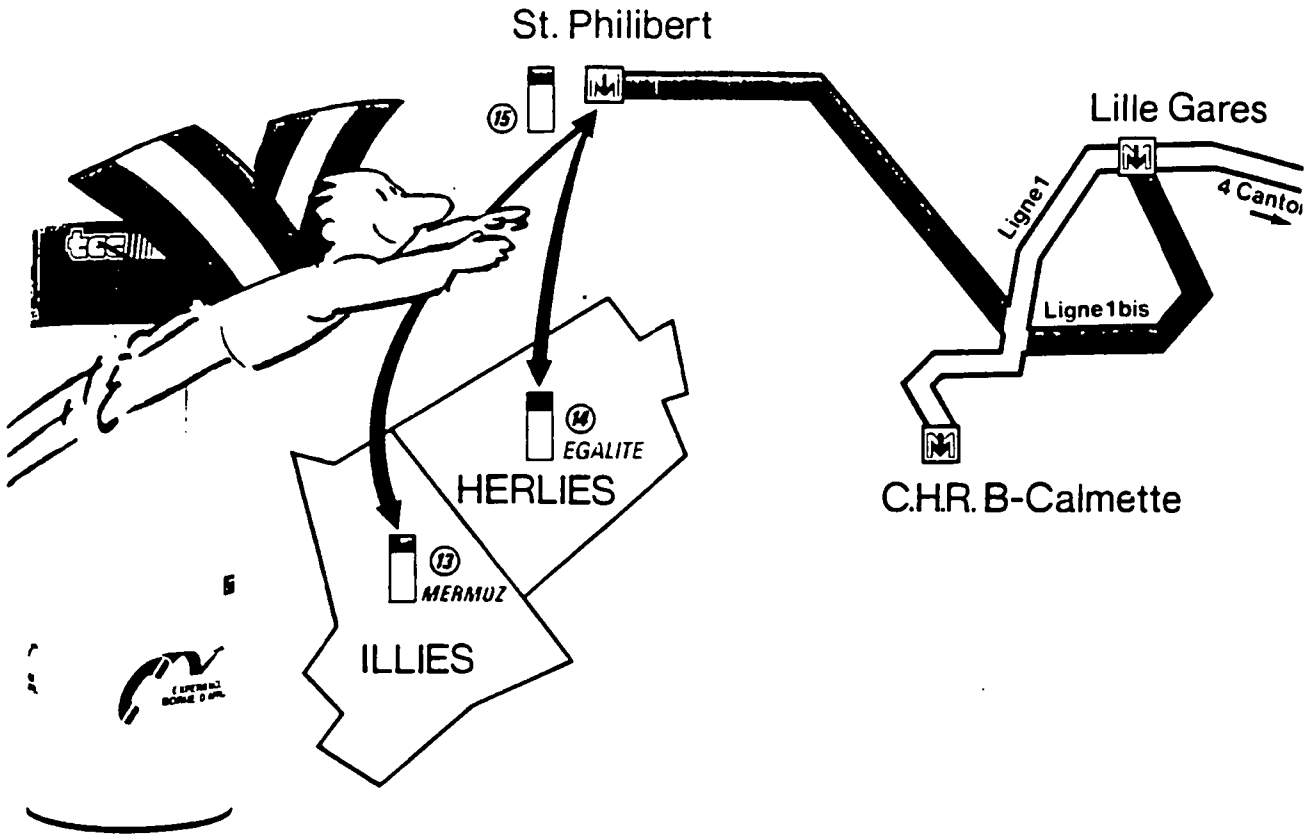
---

(2) Selon une information récente, les microbus du secteur Est seraient remplacés par des bus normaux.

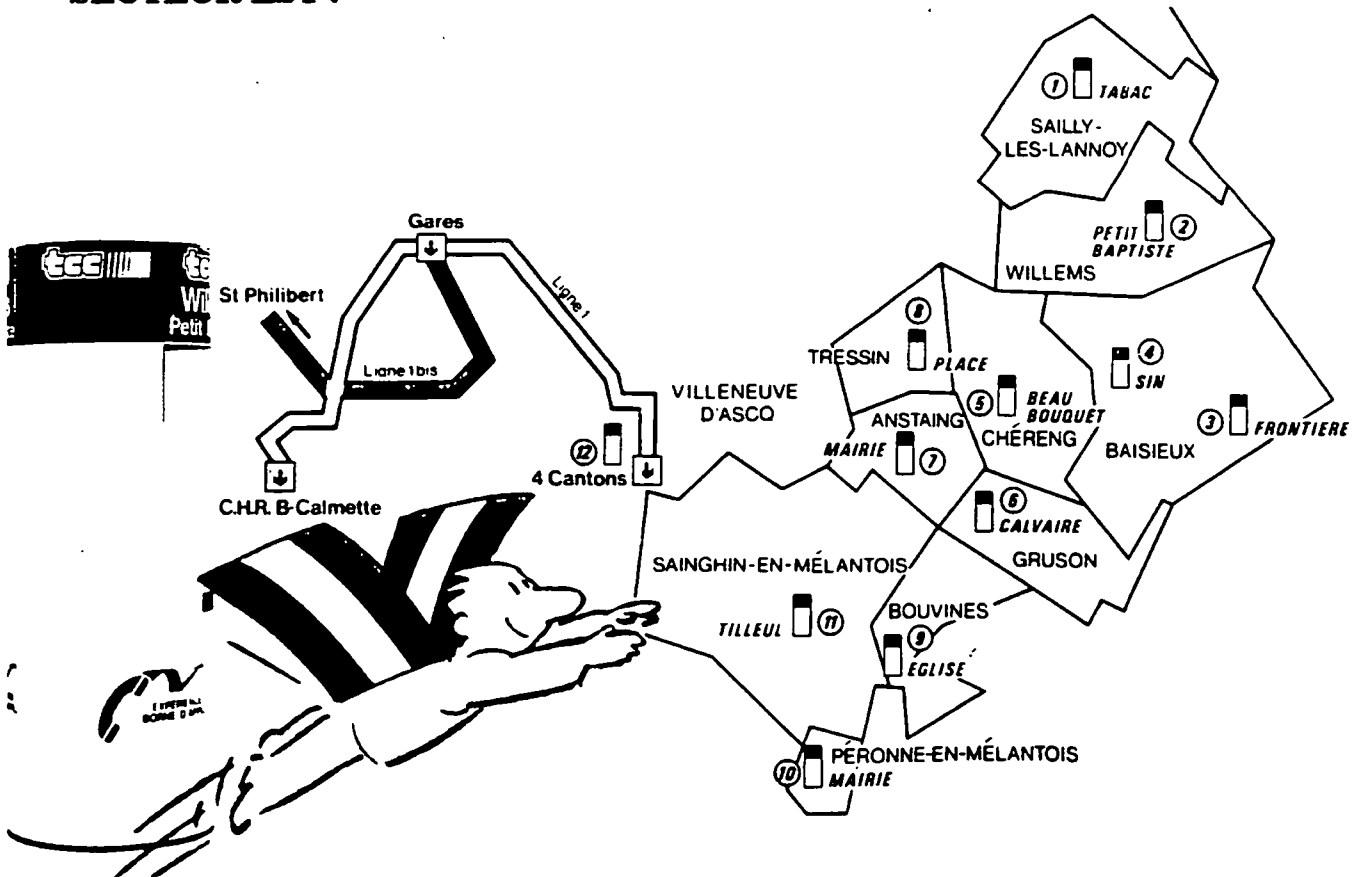
(3) Ce prix est "symbolique", il permet d'éviter une trop forte demande de cartes et vise à limiter les faux appels pouvant en résulter.

# LE PRINCIPE LILLOIS

## SECTEUR OUEST :



## SECTEUR EST :



Une fois dans le taxi, le client présente son titre de transport (d'un montant de 13,80 frs, soit deux fois le prix d'un ticket bus-métro, valable pour une personne seulement, mais assurant la correspondance gratuite avec le réseau lourd).

Pendant la course, le taxi appose derrière son pare brise une plaque marquée T.C.C..

#### I.2.1.5. Quelques chiffres

Après quatre mois et demi de service (161 jours), on obtient les chiffres suivants:

Nombre de voyageurs transportés: 202

Nombre de courses: 165

Nombre moyen de voyageurs par taxi (taux de remplissage): 1,22

Nombre moyen d'appels journaliers: 1,02 (soit un appel jour)

Nombre de kilomètres effectués: 6183 km

Longueur moyenne d'une course: 37 km

On remarque que le service ne connaît pas un grand succès. Ceci peut s'expliquer de différentes manières:

- Le but recherché est d'assurer un service public performant au moindre coût dans des zones peu peuplées. Celle-ci ont un fort taux de motorisation, ce qui vient limiter la demande.

- Il faut du temps pour qu'un nouveau produit se diffuse et soit totalement connu par la clientèle potentielle, susceptible de l'utiliser.

- Les plages horaires de fonctionnement du service sont limitées

- La plaquette publicitaire n'engage pas forcément le client à une utilisation du service. Le plus gros problème concerne le temps d'attente de 20 mn. Comme tout appel doit être émis d'une borne, le client devra attendre au plus 20 mn devant celle-ci pour avoir un taxi, ce qui est relativement long. Ceci ressort de la convention signée entre les parties prenantes.

Même si le temps d'attente n'est, dans la réalité, que de 10 mn environ, le temps indiqué par la publicité constitue un frein pour une utilisation du taxi, surtout la première fois.

- La qualité du son qui arrive aux bornes est très médiocre. Cela peut décourager certains utilisateurs.

Le bilan général que nous venons de présenter résulte d'une expérience. Le but de celle-ci n'est pas la recherche d'un nombre élevé d'appel. Au contraire, comme nous l'avons déjà indiqué, il s'agit d'assurer une mission de service public dans des zones mal desservies par les T.C., ayant un fort taux de motorisation, dans lesquelles la demande potentielle est, a priori, faible. Toutefois, les facteurs que nous avons indiqués vont certainement freiner le développement du service.

## **I.2.2. Les taxis lillois**

La ville de Lille compte 192 taxis autorisés. 169 circulent, 156 sont des artisans et 13 sont salariés dans des sociétés qui pratiquent le bissage (une autorisation pour un véhicule qui roule la nuit et le jour (deux taxiteurs se relayent)).

Sur tous les taxis lillois, 101 sont abonnés au central "taxi-union", plus gros central de l'agglomération qui traite plus de 1 000 appels par jour.

Cette structure est 100% artisanale, elle a été un interlocuteur de choix pour la C.U.D.L. et la T.C.C..

## **I.2.3. Les résultats**

### I.2.3.1. En matière de coûts

L'utilisation des taxis comme complément du service T.C. pour rabattre les populations mal desservies sur les terminus de métro permet des économies financières très importantes, par rapport à l'utilisation de bus et de minibus affrétés. De plus, le coût global d'un tel système est faible.

Les données monétaires qui apparaissent dans les tableaux suivants sont exprimées en francs courants et arrondies à l'unité supérieure s'il y a lieu. Tous ces tableaux ont été effectués à partir de données aimablement fournies par la C.U.D.L..

#### **I.2.3.1.1. pour la C.U.D.L.**

Les dépenses en matière de taxi ne faisant pas partie du contrat entre la société exploitante et l'autorité organisatrice, une ligne nommée "expérience innovante" apparaît dans le compte transport.

Nous avons calculé ci-dessous les coûts d'investissement et de fonctionnement d'une telle opération (15 bornes). Nous avons aussi tout ramené à l'équivalent d'un service avec une borne. Ceci n'a pas de signification concrète mais cela permettra, par une simple pondération correspondant au nombre de bornes que l'on désire installer pour mettre en place une expérience de ce type, d'avoir une estimation rapide et assez fiable. Cela peut servir à n'importe quelle ville ou agglomération intéressée par ce type de service.

Autres précisions:

\* L'essentiel des informations financières suivantes proviennent de devis qui émanent de sociétés diverses: France-Télécom, P.T.T., fabricants de bornes...

\* Pour le calcul de ces coûts, nous avons posé une hypothèse de linéarité (H1) pour le nombre d'appels. Nous nous basons sur 165 appels pour 161 jours de fonctionnement du service soit 444 pour une année. De plus, tous les coûts sont donnés H.T..

\* Les campagnes publicitaires se faisant en différentes étapes, nous considérons un coût annuel moyen imputable à la première année de mise en service. Celui-ci concerne: 10 000 exemplaires de dépliant à trois volets, 150 affiches métro, 2 000 affiches 40 \* 60, un film pour annonce à la presse. Nous rajoutons, le prix d'habillage des bornes (350 F par borne) et le prix de recherche de nom et d'image. Le total s'élève, pour un an, à 126 600 F.

**Coût d'investissement:**

	1 BORNE	15 BORNES
PRIX D'ACHAT	25 000	375 000
Ensemble scellement, regard P.T.T.	5 000	75 000
Raccordement réseau P.T.T.	320	4 750
Frais financiers (5% du prix des bornes)	1 250	18 750
<b>TOTAL</b>	<b>31 570</b>	<b>473 500</b>

**Coût de fonctionnement et d'exploitation pour un an (hors frais de personnel) :**

	1 BORNE	15 BORNES
Abonnement téléphonique et liste rouge	730	10 944
Communications (H1)	19	280
Entretien, contrôle, dépannage des bornes	2 700	40 000
<b>TOTAL</b>	<b>3 450</b>	<b>51 225</b>



**Coût total pour la première année de mise en service:**

	1 BORNE	15 BORNES
Coût d'investissement (taux d'amortissement linéaire de 10%)	3 150	47 350
Coût de fonctionnement	3 450	51 225
Paiement facture taxis (H1) (Coût d'exploit.)	2 720	40 840
Campagne publicitaire	8 440	126 600
Recettes usagers (H1, ticket à 13,80 F)	- 410	- 6165
<b>TOTAL</b>	<b>17 350</b>	<b>259 850</b>

**Coût total pour une année suivant l'année de mise en service:**

	1 BORNE	15 BORNES
Coût d'investissement	3 150	47 350
Coût de fonctionnement	3 450	51 225
Paiement facture taxis (H1) (coût d'exploit.)	2 720	40 840
Recettes usagers	- 410	- 6165
<b>TOTAL</b>	<b>8 910</b>	<b>133 250</b>

**Conclusion**

Au vu de ces différents résultats, on se rend compte qu'une opération du type de celle menée dans l'agglomération lilloise a un coût faible, comparativement au prix d'achat d'un bus par exemple, ou même d'une étude.

En effet, plutôt que de confier une étude à un centre spécialisé, on peut directement passer à une phase d'expérimentation "grandeur nature" et juger à partir d'une situation "concrète".

Toutefois, les coûts mentionnés ci-avant sont en partie liés aux horaires de fonctionnement du service et au niveau de la demande. On imagine facilement ce qui risque de se passer si un tel service est mis en place dans une zone urbaine dense. Nous aurions un gonflement très fort du poste "paiement facture taxis". Celui-ci viendra obérer le déficit global.

Ce genre de service doit donc être limité dans son utilisation à des zones adaptées, et ne pas être utilisé dans des secteurs denses.

Les résultats en matière de coûts sont donc significatifs. La C.U.D.L. n'a pas dépensé de grosses sommes. Au bout de 161 jours de fonctionnement du service, les résultats d'exploitation sont les suivants:

Dépenses: 21 264,00 F TTC (paiement facture taxis)

Recettes: 2 719,20 F TTC

**DEFICIT: 18 644,80 F TTC**

Le déficit par voyage s'élève à 92,30 F TTC et le ratio R/D est de 12%. Le déficit par voyage est élevé, mais le déficit global est faible.

Sur un an, le déficit s'élève à environ **42 235 F TTC** (48 400 - 6165; soit 40 800 - 6165 = 34 635 F HT, avec une TVA de 18,6% sur les dépenses)

\* Si le service effectué par les taxis l'était par des bus, nous serions arrivé à un coût d'exploitation assez élevé. Nous pouvons avoir ce résultat en multipliant le nombre de kilomètres "productifs" qu'auraient effectués les bus (c'est-à-dire en charge, "borne à borne", soit environ 6 183 km/2. Le taxi, lui, est payé au tarif A) par le coût kilométrique bus lillois:

**Soit: 3 091,5 km \* 13,93 F = 43 065 F TTC** (soit environ 97 600 pour un an)

Le montant de l'économie en coût d'exploitation s'élève donc à: **43 065 - 21 264 = 21 801 F TTC** (environ 49 400 F/an)

\* En ce qui concerne le service effectué par des minibus affrétés, le calcul ne peut être le même. A partir des données disponibles sur le secteur Ouest, on estime à 30 000 les kilomètres effectués par les minibus, pour un coût d'affrètement de 96 000 F par an (5). Or ce coût d'affrètement n'est pas établi à partir d'un coût kilométrique mais d'une durée d'affrètement. Le prix d'un service par minibus sera faible si l'utilisation que l'on en fait reste conséquente en terme de kilométrage. Dans le cas Lillois, le "prix de revient" du kilomètre peut être estimé à 6,40 F.

\* Tableau récapitulatif (pour 10 000 km, hors recettes usagers):

COUT BUS	COUT MINIBUS	COUT TAXIS
139 300 F	64 000 F	34 390 F

A travers toutes ces données, nous voyons clairement l'avantage d'un tel type de service de transport à la demande (si la demande des usagers reste faible et ne nécessite pas la mise en place d'une offre plus conséquente). Outre son coût, c'est son utilité et son côté pratique pour la clientèle qui est intéressant. De plus cela confère de la "souplesse" à la société exploitante qui n'est pas obligée de faire fonctionner un bus toute la journée, celui-ci reste donc disponible pour d'autres missions.

(5) Le kilométrage est calculé à partir d'une base de 22 457 km sur 9 mois (Source: T.C.C.).

### **I.2.3.1.2. du côté de l'utilisateur**

Le coût moyen de l'usager s'élève à 13,46 F. Il correspond au prix du ticket (une augmentation est intervenue au mois de mai 1991, d'où un prix unitaire moyen un peu supérieur à 13,40 F).

Pour la collectivité, le coût par usager s'élève à 105,80 F. Ce montant dépend étroitement de la longueur moyenne de la course.

### **I.2.3.1.3. résultats par passager-kilomètre transporté**

Au bout de quatre mois et demi de service, on obtient les résultats suivants:

Nombre de passagers-kilomètres taxis:  $6\ 183 * 1,22 = 7\ 543$  PK

Coût par passager kilomètre pour la C.U.D.L.	2,47 F
Coût par passager kilomètre pour les usagers	0,36 F
TOTAL	2,83 F

Le coût par passager-kilomètre pour la C.U.D.L. est important par rapport à celui du bus (entre 1,30 F et 1,50 F), mais sur les secteurs considérés, un bus tournerait quasiment à vide et son coût réel en passager-kilomètre serait très élevé.

Toutefois, on pourrait diminuer ce coût en essayant d'accroître le taux de remplissage avec une politique tarifaire plus adaptée (un seul ticket pour plusieurs clients). Accroître la longueur des trajets, si cela était possible, ne servirait à rien, car cela se répercuterait au niveau du coût taxis.

### **I.2.3.2. En matière de clientèle**

Nous avons déjà fait plusieurs remarques à ce sujet. L'opération ne vise pas à chercher une rentabilité financière qui passerait par un nombre élevé de clients.

Le fait qu'un seul appel soit reçu, en moyenne, par jour, nous semble toutefois très faible. Quant au prix payé par l'usager il semble faible par rapport au prix de revient.

### **I.2.3.3. En matière de satisfaction**

Toutes les parties sont satisfaites par l'expérience actuelle.

Les responsables du transport peuvent assurer un service public performant (rapidité, confort, à la demande) et à moindre coût. De plus, ils proposent un nouveau produit à leur clientèle.

Les usagers anciennement "exclus" du réseau de transport en commun, qu'ils financent avec leurs impôts, peuvent maintenant profiter de l'essentiel des services de transport et accéder sans difficulté au centre de Lille avec les T.C., même si, du fait du temps d'attente à la borne, le trajet sera long.

En ce qui concerne les usagers, aucune enquête n'a encore été effectuée, mais cela devrait l'être sous peu.

Les taxiteurs, eux, sont très satisfaits. Leur nombre de course a augmenté de 3% sur 4 mois et demi (au niveau général), leur recette s'est donc elle aussi accrue, même si ce n'est pas de beaucoup. Cela est bon pour l'industrie du taxi. De plus, les "courses T.C.C." sont considérées comme nouvelles pour les taxis qui n'allaient jamais dans les communes concernées. De plus, cela leur fait de la publicité et pourra, peut-être, leur permettre d'augmenter leur clientèle.

L'opération lilloise contribue donc à l'intérêt général.

#### I.2.4. Point conclusif

L'utilisation des taxis à la demande (en complément des T.C., mais cela peut aussi être en remplacement), pour le rabattement sur le métro des populations mal desservies en T.C. est très intéressante. Outre son faible coût, elle permet d'assurer un service public de qualité et de réduire l'amplitude des bus sur certaines lignes (économie de kilométrage bus).

Un tel système peut très bien s'appliquer à l'agglomération lyonnaise qui n'est pas dépourvue de zones peu denses mal desservies par les T.C.. La nouvelle ligne D, avec son terminus à Gorge-de-Loup, offre ainsi de nombreuses possibilités pour rabattre une population qui finance les T.C. avec ses impôts sans pouvoir en profiter pleinement.

D'autres expériences d'intégration des taxis dans le système des transports publics collectifs urbains ont lieu en France. Nous allons maintenant les étudier succinctement.

### I.3. LES AUTRES EXPERIENCES

Les expériences suivantes concernent trois villes "moyennes" (Angoulême, Nancy, Saint-Brieuc) qui ont accordé une attention particulière aux taxis. Ainsi, la politique des transports de ces localités tient compte désormais de ce mode.

Dans chacun des cas, nous présentons un tableau qui regroupe les informations essentielles, puis nous faisons quelques commentaires.

#### I.3.1. Angoulême

POPULATION P.T.U.	102 115 habitants
MISE EN SERVICE	1989
CARACTERISTIQUES GENERALES DU SERVICE TAXIS	* REMPLACEMENT des T.C. sur une ligne en prolongement (Service de 6H à 20 H) * COMPLEMENT des T.C. sur une ligne (heures creuses)
POURQUOI CE SYSTEME ?	Sur certaines lignes et à certaines heures: les moyens de T.C. étaient surdimensionnés par rapport à la fréquentation. Urgence de trouver une solution intermédiaire.
NOMBRE MOYEN DE KILOMETRE EFFECTUES PAR LES TAXIS, PAR AN.	135 000 Km
COUT DE REVIENT DU SERVICE TAXI (EXPLOITATION)	337 500 F
COUT DE REVIENT DU SERVICE SI EFFECTUE PAR BUS	1 607 850 F
ECONOMIE	1 270 350 F

A Angoulême, le rôle des taxis est d'assurer un service de transport public qui existait avant le début de l'expérience, mais qui était effectué par des bus. A l'époque, si aucune solution n'avait été trouvée, le service aurait tout simplement disparu sur ces lignes. Ici, le taxi est donc un véritable palliatif aux difficultés (surtout financières) rencontrées par l'autorité organisatrice.

### I.3.2. Nancy : le concept taxi-bus

POPULATION P.T.U.	250 951 habitants
MISE EN SERVICE	1989
CARACTERISTIQUES GENERALES DU SERVICE TAXIS	* Sur zone d'activité, depuis 09/90 : - COMPLEMENT T.C. sur une boucle - REMPLACEMENT T.C. sur une boucle  * Sur zone d'habitation, depuis 10/89: REMPLEMENT T.C. en prolongement d'une ligne
POURQUOI CE SYSTEME ?	Améliorer le service à la clientèle, accroître l'offre: coût identique par rapport à la situation avec bus avec une quarantaine de rotations en plus
COUT KM TAXI	2,00 F
COUT KM BUS	20 F

A Nancy, les taxis assurent des déplacements dans une zone d'habitat dense, dans laquelle logent de nombreux étudiants et dans une zone d'activité. Les lignes sur lesquelles circulent les taxis rejoignent une ligne de trolleybus. Le service fonctionne toute la journée sans discontinuité (de 7H à 19H environ).

Le cas de Nancy diffère quelque peu de ceux que nous avons pu rencontrer jusqu'à maintenant. Son originalité est que l'on a pas cherché, en faisant appel aux taxis, à réduire les coûts d'exploitation. Les lignes sur lesquelles circulent les taxis n'existaient pas auparavant. Les responsables des transports urbains ont préféré engager une enveloppe financière équivalente à celle qui aurait été nécessaire pour une desserte par bus. En faisant appel aux taxis (1) pour assurer le service des bus, c'est quarante rotations supplémentaires par jour qui peuvent avoir lieu. Ainsi, la qualité du service rendu s'accroît pour différentes raisons:

- Les clients attendent très peu de temps aux arrêts.
- Les micro-bus sont très confortables et très rapides (les deux inconvénients des T.C. sont écartés).

Les taxis apportent donc leur disponibilité, leur rapidité et leur confort et ils s'intègrent dans la structure rigide des transports publics collectifs.

Pour les responsables, l'avantage principal d'une telle opération est l'économie en coût de main-d'oeuvre. Le coût de la main d'oeuvre représente en effet plus de 50% du coût kilométrique bus (soit 12 F environ), alors qu'avec le taxi, pour 2 F par kilomètre, la main d'oeuvre est payée, les coûts d'investissement sont inexistantes, et une certaine stabilité sociale est assurée (en

(1) Regroupés en une S.A.R.L. et qui ont investi dans deux micro-bus de 9 places (qui peuvent donc être conduits avec un permis de conduire V.L.).

cas de litige la convention sert d'arbitre).

Quant aux taxis concernés par l'opération, ils sont logiquement satisfaits dans la mesure où ils n'ont plus, dans leur journée, un temps d'attente important lorsqu'ils travaillent avec la société de transport en commun. De plus, après leur service ils peuvent très bien utiliser leur taxi pour faire des courses "traditionnelles".

### I.3.3. Saint-Brieuc : le concept Taxitub

POPULATION P.T.U.	85 758 habitants
MISE EN SERVICE	1990
CARACTERISTIQUES GENERALES DU SERVICE TAXIS	REPLACEMENT des T.C. (19 lignes virtuelles à horaires fixes, avec arrêts) Transport à la demande sur réservation. Appel téléphonique géré par ordinateur.
POURQUOI CE SYSTEME ?	Besoin de desservir les zones peu denses et à topographie particulière, efficacement et à un moindre coût
COUT DU SERVICE REALISE PAR BUS (Coût d'exploita- tion, par an)	4,3 Millions de F
COUT DU SERVICE REALISE PAR TAXIS (Coût d'exploita- tion, par an)	1,6 Millions de F
COUT DE TAXITUB (Coût d'exploita- tion par an, avec 50 voyages par jours)	400 000 F

Le principe du TAXITUB est réellement ingénieux. L'idée de mettre en place un réseau virtuel (lignes régulières sur réservation) vient de Bayonne où le système CHRISTOBALD fonctionne depuis quelques années. A Bayonne, les appels sont gérés par un standardiste.

A Saint-Brieuc, il n'est pas nécessaire de faire circuler des bus, qui risquent d'avoir un très faible taux de remplissage, pour desservir toute la population du P.T.U.. C'est le client, lorsqu'il le demande (au moins 45 minutes à l'avance par téléphone) qui "engage" l'offre. L'offre est donc potentielle et elle ne se concrétise que lorsque la demande se porte sur le marché.

Les appels sont reçus à un central informatique. Là, un ordinateur les gère et donne des réponses vocales parfaitement audibles. On peut essayer le système au: 96-62-02-22. Le nombre des appels s'élève à environ 300 par mois.

Les vingt taxis du G.I.E. peuvent sans problème répondre à la demande

et se rendre aux arrêts aux horaires prévus.

Comme le montre le tableau précédent, le coût d'exploitation du TAXITUB est sans commune mesure avec le coût du service réalisé par le bus. De même, il est quatre fois inférieur au coût d'un service continu assuré par des taxis comme cela se fait à Nancy.

La mise au point du système a duré un an et son coût d'investissement a été de 1 million de F, dont 400 000 F ont été financés par l'Association Française pour la Maîtrise de l'Energie (A.F.M.E.). En effet, il a été estimé, que sur la base de 50 voyages par jour, TAXITUB consomme 8 000 litres de gazole par an, alors que 130 000 litres seraient nécessaires pour des autobus.

Les taxis assurent donc une desserte fine (car il y a de nombreux arrêts) qui peut être collective (si plusieurs clients demandent TAXITUB à un même horaire, même à des arrêts différents). Ils sont "habillés" d'un panneau "TAXITUB" qu'ils fixent sur leur toit pour la cause. Le client, lui, paie le prix d'un ticket de bus pour le service rendu et peut utiliser le réseau "traditionnel" des transports urbains briochains en correspondance.

Le seul problème, mais il est de taille, c'est que le central informatique est souvent en panne. De plus, le temps d'attente, 45 mn au minimum, nous semble long, même si l'on attend à son domicile.

#### **I.3.4. Les expériences étrangères**

Les expériences françaises que nous avons présentées ont toutes un point en commun: la date de mise en service. Celle-ci est très récente.

Il y a quelques années encore, l'idée d'assigner des prérogatives nouvelles aux taxis n'avait pas lieu d'être en France.

Les expériences françaises les plus anciennes datent des années 70. A notre connaissance, elles sont au nombre de trois, mais n'ont pas fonctionné longtemps.:

- A Paris, des taxis (minibus) assuraient un service sur deux lignes en suivant un horaire fixe (Versaille-Porte de St Cloud).
- A Besançon: même expérience sur une ligne.
- A Lyon: Les taxis faisaient un circuit sur le plateau de la croix-rousse à la place des bus. Il y eu aussi, il y a environ 5-6 ans une desserte par taxi sur Crépieux, en remplacement d'une ligne de bus.

L'appel aux taxis pour assurer des missions de service public n'est pas récent dans des pays comme les U.S.A. ou le Canada, alors que chez nous le principe se développe depuis peu (non sans difficultés souvent) :

Les villes américaines se sont toujours développées en fonction de l'automobile. Les zones de banlieue, constituées d'un habitat pavillonnaire dispersé ont une desserte en T.C. très insuffisante pour satisfaire correctement les besoins en déplacement d'une population ne disposant pas toujours d'un véhicule. Pour pallier cette lacune, des systèmes de desserte par transports semi-



collectifs se sont mis en place, soit à l'initiative des pouvoirs publics, soit sous l'impulsion d'entreprises privées.

Ainsi, les fameux JYTNEYS (2) de San-Francisco (qui datent du début du siècle) se sont développés dans d'autres villes des U.S.A. dès les années 60: Chappel Hill en Caroline du Nord, Wespont dans le Connecticut, Petersbourg dans l'Ontario,...(3).

D'autres villes européennes comme Berlin ou Munich en Allemagne, ou Göteborg en Suède ont elles aussi assigné des missions de service public aux taxis à la fin de années 60 et au début des années 70., mais nous ne possédons pas d'éléments sur le suivi de ces expériences.

La flexibilité spatiale et temporelle, la faible capacité des taxis sont des atouts non négligeables qui peuvent être exploités et adaptés en de nombreuses circonstances.

---

(2) Il s'agit de taxis à itinéraires fixes qui connurent un tel succès dans les années 30 à San-Francisco qu'il furent interdits par les pouvoirs publics car il prenaient toute la clientèle des T.C.. Actuellement on peut en voir à New-York. Il s'agit des taxis jaunes (Yellow-cab) avec un indicateur qui prend toute la longueur du toit, celui-ci indique les points d'origine et de destination.

(3) Pour avoir le détail des systèmes mis en place dans chaque ville, voir: Les services de transport collectif: quelques expériences et des perspectives d'implantation au Québec, Ministère des transports du Québec, septembre 1980, pp. 13-36.

## I.4. ENSEIGNEMENTS

Il ne s'agit pas, dans ce point, de déterminer ce qui doit s'appliquer à l'agglomération lyonnaise, compte tenu de ce que nous ont appris les expériences étudiées. En effet, la structure urbaine, démographique et spatiale des différentes villes, le marché du taxi, le contexte politique et les structures compétentes en matière de transport urbain sont différentes selon les villes et les agglomérations.

Toutefois, en dehors de toute ces considérations, quelques enseignements peuvent être tirés de ces expériences, enseignements dont découleront certaines propositions.

Trois types de systèmes "techniques" peuvent être mis en avant:

- Système par bornes (à la demande) (La Rochelle, Lille).
- Système de lignes virtuelles (à la demande) (St Brieuç).
- Système de remplacement et/ou de complément "stricto-sensu" de transport collectifs (Nancy, Angoulême).

### I.4.1. Le temps

La mise en place d'une expérience avec les taxis risque de nécessiter une période relativement longue. Ainsi, dans une agglomération de 100 000 habitants (La Rochelle), dans laquelle les relations entre les taxis et les autorités responsables étaient au beau fixe, l'opération n'est devenue réellement efficace qu'au bout de cinq ans (début des négociations en 1984, installation de toutes les bornes à partir de 1988). A Lille, une période de un an a été nécessaire une fois le principe de l'opération accepté par les élus.

**Dans ce genre d'opération, il paraît difficile de dresser un planning qui fixe les objectifs à atteindre.** Des événements inattendus peuvent en effet venir perturber les plans établis (attente d'un financement, décision politique, problème relationnel avec les taxis...).

### I.4.2. L'espace

L'offre de transport par taxi dépend étroitement (à moins que ce ne soit l'inverse ?) de l'état du réseau T.C., du parc de véhicule, de son âge, etc.

Viser une irrigation complète du P.T.U. n'est pas forcément une bonne solution si la desserte en T.C. est déjà performante (cas de l'agglomération lyonnaise) et que la demande est élevée. **Il vaut donc mieux choisir un système** (par bornes ou lignes virtuelles) **pour desservir par taxis les zones défavorisées en matière de desserte par les T.C. avec rabattement sur les lignes "lourdes" du réseau, celles-ci faisant office de bornes "centrales".**

### I.4.3. Les partenaires

Les autorités compétentes en matière de déplacements urbains doivent bien connaître le marché du taxi côté "offre". Il convient en effet de savoir sur qui s'appuyer pour ce genre d'opération.

Dans le cas d'une agglomération comme celle de Lyon, les regroupements

de taxis sont nombreux et le nombre de centraux radio est élevé.

L'existence d'un seul groupe d'offreur est avantageux dans la mesure où il doit permettre au dialogue de s'établir et de durer, si les relations sont amicales au départ. L'inconvénient est que si le projet avorte, une nouvelle entente sera difficile. **C'est pourquoi, dans un marché où il y a de nombreux offreurs de service de transport par taxis** (avec une structure adaptée pour l'accueil des appels), **un appel d'offre peut être lancé pour choisir son partenaire sur des bases financières, de qualité du service offert..., à moins qu'une préférence existe a priori** (6).

Par ailleurs toute opération qui vise à desservir une commune autre que la commune "mère" de l'agglomération, doit tenir compte des taxis de toutes les communes concernées (le pouvoir en matière de taxi est, hors Paris, Lyon et département du Nord, du ressort du Maire).

Dans l'agglomération lyonnaise il existe une zone de prise en charge réciproque. Si l'expérience que l'on désire mettre en place dépasse ce cadre, **il convient soit d'associer à l'opération les taxis des communes n'en faisant pas partie** (Angoulême), **soit de mettre en place un système par appel téléphonique** (Lille) (7). Certaines communes peuvent aussi refuser l'implantation du matériel nécessaire à l'opération (SIVOM de La Rochelle).

#### **I.4.4. Le contact avec les professionnels**

Contrairement à ce que l'on pourrait croire (on entend souvent dire que la profession du taxi est corporatiste, fermée sur elle même), les responsables de l'industrie du taxi sont généralement prêts à discuter et à s'impliquer dans une opération si celle-ci semble en valoir la peine (à Nancy l'opération étant jugé positive par les taxis, ceux-ci n'ont pas hésité à investir dans deux minibus de 9 places).

Pour les professionnels du taxi une opération "en vaut la peine" si elle leur permet de rentabiliser leur outil de travail, leur procure des bénéfices (domaine privé), et ne remet pas en cause leur acquis.

**Nous proposons donc de tenir compte des éléments suivant lors du contact avec les taxis:**

- \* Montrer que l'opération ne touchera pas les gros générateurs de trafic (gares, aéroports,...)

- \* Montrer que l'opération ne touchera pas aux déplacements périphérie-périphérie.

- \* Montrer que l'expérience ne touchera pas à la clientèle "traditionnelle" des taxis.

**Il faut donc mettre en avant le caractère lucratif de l'opération, qui ne doit concerner que des courses supplémentaires pour les taxis (celles-ci doivent être relativement longues (au moins 5-10 km)).**

---

(6) Nous rappelons, qu'à Lyon il existe un gros central radio (30 lignes, 2 500 appels par jour), composé uniquement d'artisans très attachés à la notion de qualité de service, avec des véhicules en bon état (Il s'agit du central Taxi-Radio).

(7) Un taxi peut charger un client n'importe où si il est appelé par téléphone.

#### I.4.5. Le financement

Les dépenses occasionnées par les expériences que nous avons analysé ne sont pas très élevées et les économies par rapport à une utilisation possible des T.C. peuvent être conséquentes.

Le financement de l'opération peut se faire par les usagers, le reste étant comblé par les autres sources traditionnelles de financement.

De plus, une aide de l'Etat peut être demandée dans le cadre d'un contrat.

#### I.4.6. L'image et le service public

Les expériences visant à intégrer les taxis dans le système des transports collectifs urbains ne peuvent être que bénéfiques pour l'autorité organisatrice. La clientèle verra que des efforts sont faits pour améliorer la qualité des déplacements et assurer un service public performant. Cet impact sera d'autant plus important qu'il s'agit d'une opération "visible".

De plus, l'expérience peut améliorer l'image de la ville ou de l'agglomération, elle peut être un support publicitaire, vis-à-vis de l'extérieur, aussi bien au niveau des professionnels du transport urbain qu'à un niveau plus général.

**Par ailleurs, des opérations de ce genre ont en commun qu'elles assurent "le droit au transport" aux usagers, tel qu'il est défini par la L.O.T.I. dans ses articles 1 et 2. Elle assure donc à l'autorité organisatrice une légitimité dans ce domaine, appréciée des usagers et non-usagers.**

#### I.4.7. Le social

L'utilisation des taxis pour compléter ou remplacer les transports en commun peut permettre une réduction de "l'amplitude". Une des contraintes du service public va donc sauter. Ainsi, en faisant terminer son service de bus à 20H45 au lieu de 23H00, la ville de La Rochelle économise de nombreux kilomètres qui auraient du être faits par des bus ayant un coût kilométrique élevé par rapport aux taxis. Cette réalité est un grand avantage pour la gestion du personnel de conduite de la société exploitante.

Quant aux organisations syndicales représentants les conducteurs, elles peuvent voir les opérations avec les taxis comme une atteinte à leur profession. La crainte est de voir, dans le remplacement d'une ligne de bus par exemple, une remise en cause de la notion de service public. **Il est donc important de montrer à ces organisations que l'opération avec les taxis va au contraire renforcer cette notion et accroître la qualité de service.**

#### I.4.8. Le choix politique

Il est important de savoir sur quel(s) secteur(s) va se situer l'opération que l'on désire mettre en place. L'expérience lilloise nous met en garde devant l'application d'un système par borne dans des zones à forte densité de population ou dans des zones où le mobilier risque d'être dégradé (la C.U.D.L. s'est fixé des

limites). Le danger consiste en une utilisation trop importante du taxi, qui va accroître le déficit (8).

Deux orientations politiques premières sont possibles:

- Privilégier un ou des secteurs sous-desservis ou inadéquatement desservis par les T.C..

- Privilégier un "système technique" plutôt qu'un autre (cela dépendra du "caractère" individuel ou collectif que l'on veut donner à l'opération). Des modulations sont bien sûr possibles.

De nombreuses possibilités s'offrent donc si l'on désire mettre en place une opération associant les taxis.

#### **I.4.9. La procédure**

De nombreux acteurs sont partie prenante dans des opérations de complément ou de remplacement des T.C. par les taxis. La procédure "administrative" doit donc être connue. Cela permettra des gains de temps ce qui accélèrera la mise en place de l'opération.

**Contacteur les acteurs dans l'ordre suivant permettra d'avoir une approche méthodologique:**

- M le Préfet, qui seul peut autoriser le principe d'une telle opération.

- Les taxis (choisir le bon partenaire).

- La société exploitante, pour avoir une estimation des coûts. Celle-ci se chargeant de contacter les partenaires commerciaux: fabricant de bornes ou d'ordinateur vocal, france-telecom, etc.

- La D.D.E. pour lui communiquer, ou lui faire communiquer, les entreprises à inscrire au registre des transports.

#### **I.4.10. La qualité de service**

Outre le soin qu'il faut apporter aux plaquettes publicitaires éventuelles, nous pensons qu'un des points important est de réduire au maximum le délai d'attente ou de réservation (si l'opération mise en place implique des appels téléphoniques). Cela donnera une certaine crédibilité à l'opération et évitera qu'elle soit "boudée" par la clientèle (à moins que ce soit ce que l'on recherche !).

De même, si le système choisit comporte des bornes, des essais de liaisons téléphoniques entre bornes et central doivent être faits avant tout achat de matériel. Il doit s'agir d'essai en extérieur et pas seulement en laboratoire. Cela évitera des dépenses inutiles et permettra d'assurer un bon service (cf Lille).

---

(8) Rappelons que dans ce genre de service, c'est l'offre qui crée la demande.

### I.4.11. Coût et mise en place de l'opération

La "faiblesse" des coûts (comparativement aux sommes engagées dans les transports publics) d'une opération visant à compléter ou remplacer le service des bus par des taxis doit inciter les pouvoirs publics à mettre en place des expériences. Cela ne va pas, en effet, obérer le déficit global des transports en commun.

Dès l'opération commencée, il convient de bien la suivre pour voir si elle répond aux objectifs que l'on s'est fixé et si la convention est bien respectée.

### I.5. AVANTAGES, INCONVENIENTS (ET REMEDES AUX INCONVENIENTS) D'UNE OPERATION VISANT A ASSIGNER AUX TAXIS UNE PREROGATIVE NOUVELLE DE TYPE REMPLACEMENT-COMPLEMENT T.C.

Ayant, tout au long de ce point mis implicitement en avant les avantages et les inconvénients résultant d'une collaboration avec les taxis pour la mise en place d'une opération de type remplacement, complément T.C., nous les présentons maintenant, dans le tableau suivant (il s'agit des principaux).

AVANTAGES	INCONVENIENTS	REMEDES AUX INCONVENIENTS
Coûts d'exploitation	POLITIQUE (risque de lenteur décisionnelle)	Informar les décideurs pour leur faire prendre conscience de l'enjeu
Effet d'image pour l'A.O., la société exploitante, et surtout pour la ville (auprès de la clientèle, des autres A.O.,...)	Résistance au changement dans la société exploit.	Informar, mettre en avant les avantages de l'opération.
Service public efficace	Problème relationnel avec les taxis	Etat du marché (plusieurs offreurs, compromis sous forme de contrats "libres")
Caractère expérimental de l'opération (pas de "promesses", possibilité de "retour en arrière).	Temps de mise en place (rejoint le politique)	Chercher la cause du problème et tenter d'y remédier

## I.6. PROPOSITIONS POUR UN SYSTEME ET UN SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXIS DANS LE CADRE LYONNAIS

### I.6.1. Le système par bornes

#### I.6.1.1. Le service de rabattement sur le réseau de métro ou de bus des populations des zones peu denses mal desservies en transports collectifs

Le principe du service public est intéressant: faire profiter du réseau de transport en commun une population qui le finance avec ses impôts sans pouvoir l'utiliser, à moins qu'elle ne soit équipée de voiture(s) particulière(s).

Le système technique des bornes, lui, montre ses limites:

\* **Sa "convivialité"** : mal perçu par certaines personnes.

\* **Sa fragilité** : dégradations du matériel, mauvaise utilisation pouvant entraîner des dysfonctionnements.

\* **Sa diffusion auprès du public** : celle-ci dépend du type de zone que l'on choisit (caractéristiques de la population, taux de motorisation,...). Population âgée et population jeune moins réceptive au système ? (ce sont pourtant eux les "captifs" des transports publics).

\* **Son fonctionnement** : Problème des perturbations atmosphériques.

\* **Son utilisation** : elle entraîne une attente à la borne qui peut être longue.

\* **Son coût d'investissement** : prix unitaire de 25 000 F en 1991; ce prix est un handicap si l'on ne souhaite pas donner un avenir certain à l'opération.

\* **Son coût d'exploitation** : a priori faible, il peut devenir très important si les zones à desservir sont mal choisies.

#### I.6.1.2. Le service de nuit

Les remarques précédentes s'appliquent aussi dans le cadre de ce service qui peut être mené sur tous les types de lignes où le taux d'occupation des bus est très faible.

#### I.6.1.3. Desserte des congrès et assistance aux congressistes

Le caractère de l'opération étant ponctuel, et les taxis affrétés longtemps à l'avance par convention, ce système technique n'a aucune attribution possible dans ce cas.

**Le système par bornes a donc un certain nombre de limites. Par ailleurs, l'utilisation d'un tel système aura tendance à privilégier une "individualisation" du service de transport public si aucune mesure n'est prise pour accroître le regroupement volontaire des voyageurs.**

## **I.6.2. Le système par lignes virtuelles**

### I.6.2.1. Le service de rabattement sur le réseau de métro ou de bus des populations des zones peu denses mal desservies en transports collectifs

- Le type de service est intéressant (Cf précédemment).

- Le système technique de gestion des appels par ordinateur regroupe un nombre important de points positifs:

\* **Le coût d'investissement**, s'il est élevé, peut être en grande partie financé par des crédits extérieurs (cas de St Briec où l'Agence Française pour Maîtrise de l'Energie a financé 40% des investissements).

\* **L'effet image** est très fort (Lyon serait une des premières agglomération européenne à se doter d'un tel équipement).

\* **Usages multiples**: le système de gestion des appels par ordinateur peut avoir d'autres fonctions, s'étendant à tous les transports publics: informations sur le réseau bus-métro, base pour un central radio informatisé,...).

\* **Qualité du service proposé**: Le délai d'attente doit pouvoir être raccourci par rapport à celui de St Briec, mais surtout l'attente se fait au domicile. De plus les frais de personnel sont inexistantes (maintenance sous contrat S.A.V.).

Les utilisateurs peuvent être regroupés, il y a donc une desserte fine (les arrêts doivent être matérialisés mais nombreux).

\* **En terme de marché**: L'adéquation de l'offre (taxis ou même minibus) à la demande est parfaite. L'offre ne se concrétise que si la demande potentielle devient effective.

### I.6.2.2. Service de nuit

Comme précédemment, mais il est nécessaire d'étudier si l'investissement n'est pas trop onéreux pour une opération limitée à ce type de service.

### I.6.2.3. Desserte des congrès et assistance aux congressistes

Il n'est pas nécessaire de mettre en place un tel système pour ce type de service. Par contre, si le système de gestion des appels par ordinateur existe, alors il pourrait être utilisé dans ce cadre, avec priorité à l'affectation des appels, si aucun contrat d'affrètement traditionnel n'est signé.

**Le système par lignes virtuelles à l'avantage de mettre en avant l'aspect "collectivisation" du transport, puisqu'il tendra, par une gestion des appels par ordinateur, à regrouper les demandes.**



### **I.6.3. Remplacement-complément T.C. stricto-sensu**

#### **I.6.3.1. Le service de rabattement sur le réseau de métro ou de bus des populations des zones peu denses mal desservies en transports collectifs**

- Le système de remplacement et/ou de complément du service de bus par des taxis peut être intéressant si l'on arrive à intégrer les taxis dans la structure rigide sous-jacente à ce type d'opération. Les avantages restent nombreux (économies en coûts d'énergie, de personnel,...; service public adaptable à l'offre,...). Nous ne reviendrons pas sur ces différents points qui sont apparus ci ou là dans cette étude.

Toutefois, nous pensons qu'un tel type de système doit être mis en "compétition" avec une desserte par minibus affrétés et jugé à sa juste valeur.

#### **I.6.3.2. Le service de nuit**

Les remarques précédentes s'appliquent à ce cas. De plus, un tel système est très intéressant car son extension temporelle peut aussi être spatiale; le problème du choix des zones sera moins difficile que dans le cas précédent.

#### **I.6.3.3. Desserte des congrès et assistance aux congressistes**

C'est, évidemment, la solution la plus adaptée pour ce genre de service.

**Le système de remplacement-complément des T.C. mérite donc une attention particulière.**

### **I.6.4. Orientations pour les décisions futures**

Dans le tableau suivant nous donnons notre avis sur les différents types de systèmes et de services qui pourraient être mis en place dans l'agglomération lyonnaise.

Les différents avis:

- \* TRES DEFAVORABLE
- \* DEFAVORABLE
- \* FAVORABLE
- \* TRES FAVORABLE

<b>Croisement système/ service</b>	<b>BORNES</b>	<b>LIGNES VIRTUELLES</b>	<b>REMPLACEMENT COMPLEMENT T.C. STRICTO-SENSU</b>
<b>RABATTEMENT Réseau bus-métro (Zones peu denses)</b>	DEFAVORABLE	TRES FAVORABLE	FAVORABLE
<b>SERVICE DE NUIT (Tous types de lignes)</b>	DEFAVORABLE	FAVORABLE	TRES FAVORABLE
<b>DESSERTE DE CONGRES ET ASSISTANCE AUX CONGRESISTES</b>	TRES DEFAVORABLE	TRES DEFAVORABLE	FAVORABLE

\* L'utilisation des taxis pour le rabattement de la population des zones peu denses et mal desservies par les T.C. semble plus significative si elle se fait sur le réseau lourd (métro). En effet, "l'attractivité" sera plus grande, le client préférant accéder directement au service métro qu'au service de transport par bus.

\* Le cas des heures creuses s'apparente au service de nuit mais il doit être étudié localement, la difficulté pour la société exploitante étant d'optimiser la gestion du matériel roulant et du personnel.

\* Un dernier facteur est à considérer, il s'agit de l'orientation que les décideurs donnent à la politique des transports, qui est un paramètre essentiel et dont il faut tenir compte pour la mise en place de tout "couple" système-service.

## II. LE TRANSPORT PAR TAXI DES HANDICAPES ET DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Dans un premier point, nous étudierons les modalités de fonctionnement système actuel par couplage de minibus et de taxis.

Dans un deuxième point, nous analyserons les types de déplacements effectués par les taxis pour le transport individuel des personnes handicapées.

Puis, nous étudierons la desserte des centres spécialisés et l'expérience "ANA-TAXI" menée pendant quelques années dans l'agglomération lyonnaise.

Enfin, nous mettrons en avant quelques propositions.

### II.1. MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU SERVICE MINIBUS-TAXIS

#### II.1.1. Généralités

L'utilisation des taxis dans le cadre du service par minibus spécialisés n'a lieu que pour répondre à une demande qui ne peut être satisfaite par le G.I.H.P..

Les taxis agissent donc **en complément** du service financé par le S.Y.T.R.A.L. et exploité par la délégation Rhône-Alpes du G.I.H.P..

L'appel aux taxis se fait surtout aux heures de pointes, la quasi-totalité des minibus étant utilisée pour assurer des "circuits" de desserte.

C'est la personne qui s'occupe du planning et qui reçoit les demandes qui oriente l'utilisateur vers un taxi ou un minibus:

Le service fonctionne de 6h30 à 24h, ce qui équivaut, à peu près, aux horaires du réseau des transports en commun (bus-métro). Toutefois, des demandes de nuits peuvent être satisfaites (groupe à la sortie d'un concert, à l'arrivée d'un train...). Dans ce cas, la tarification se fera au prix de revient et non pas au prix du service public.

De plus, tout usager doit réserver au moins 48 heures à l'avance, comme dans 30% des villes et agglomérations où un tel système est en place.

Le personnel de conduite est formé pour apporter une aide aux personnes handicapées (pliage du fauteuil roulant, installation dans le minibus...). Cet aspect est important car 90% des trajets concernent des personnes en fauteuil roulant (55% en fauteuil roulant, 35% en fauteuil intransférable (non pliants)).

#### II.1.2. L'appel aux taxis

Tout trajet qui ne peut être assuré par un minibus le sera par un taxi. Le client sait que son transport sera assuré mais il ne sait pas par quel moyen.

Les taxis interviennent:

- sur des circuits fixes
- à la demande (commande par jour)

Les taxiteurs auxquels G.I.H.P. fait appel sont, pour leur majorité, des

artisans indépendants (6) qui viennent généralement chercher leurs commandes chaque jour au central OPTIBUS de Villeurbanne. Ceux-ci sont prioritaires pour l'attribution des courses OPTIBUS, le G.I.H.P. considérant qu'ils apportent une très bonne qualité de service: aide au client handicapé, attente du client... (cela vient de leur motivation et de leur volontariat). Trois de ces artisans sont liés à l'année par contrat avec le G.I.H.P. pour assurer certains transports qui ne peuvent l'être avec les minibus OPTIBUS (client éloigné, ramassage à des établissements spécialisés...).

Lorsque les quatre artisans indépendants ne peuvent répondre à la demande (heures de pointes), le G.I.H.P. fait appel à d'autres taxiteurs qui sont des abonnés du central "Taxi-radios" (coopérative artisanale). Une convention a été signée avec cette coopérative. Celle-ci ne porte pas sur un montant de chiffre d'affaire à réaliser mais sur les modalités de facturation.

L'essentiel des chauffeurs de taxis qui participe à l'opération est intéressé au transport des personnes à mobilité réduite. Il n'existe donc pas "d'a priori" risquant de se traduire par un refus de course.

Les taxis assurent un service "porte à porte", tout comme OPTIBUS. Or, les taxiteurs ne sont couverts par leur assurance que s'ils se trouvent à l'intérieur de leur véhicule (7). Cette réalité n'incite donc pas à effectuer du transport "porte à porte".

Ce problème a été résolu. L'assurance du G.I.H.P. couvre tout conducteur qui se blesserait en aidant un client handicapé.

Toutefois, le problème lié à la réticence de certains taxiteurs à laisser leur véhicule sur la voie publique lors du transfert de la voiture à l'endroit où l'on dépose le client n'a pas été résolu.

### **II.1.3. Le paiement**

Le prix d'un trajet est de 14 francs. Dans le cas du taxi, la somme est la même. La différence entre la tarification taxi et la tarification G.I.H.P. est prise en charge par le S.Y.T.R.A.L..

S'il est nécessaire de plier un fauteuil, le taxiteur reçoit 5 francs financés par le G.I.H.P.

### **II.1.4. Le service lyonnais par rapport aux autres services français**

Une étude sur les services spécialisés dans le transport des personnes handicapées a été réalisée par le C.E.T.U.R. et le C.E.T.E. méditerranée en **novembre 1989** (8). Elle concerne toutes les villes de France où un tel service est en vigueur (101 dont 97 ont répondu au questionnaire), sauf Paris et sa

(6) Ils sont quatre en tout, dont une voiture de petite remise équipée spécialement pour le transport des personnes handicapées (deux taxis seulement sont équipés dans l'agglomération lyonnaise pour ce type de transport).

Ces quatre conducteurs font à peu près 80% des courses sous-traitées par le G.I.H.P. aux taxis.

(7) A moins qu'ils ne possèdent une assurance complémentaire.

(8) C.E.T.U.R., C.E.T.E. Méditerranée, Enquête sur les services de transport adaptés pour les personnes à mobilité réduite, in Rapport annuel 1989, C.O.L.I.T.R.A.H.-C.N.T., 23 février 1990, Paris, Annexe 2, pp. 1-42.

région.

L'analyse de cette étude nous permet de tenter de positionner le service de l'agglomération lyonnaise par rapport à d'autres services français.

Lyon fait partie des 8 villes (sur 69 ici) où le service est assuré le plus longtemps pendant la journée sans discontinuité (2 villes fonctionnent 24 heures sur 24: Reims et Soissons).

Le budget annuel assigné par le S.Y.T.R.A.L. au G.I.H.P. Rhône-Alpes pour le fonctionnement du service est l'un des plus importants de France, après ceux de Bordeaux (8000 KF), Amiens (5800 KF), Strasbourg (4500 KF) et Montpellier (4300 KF).

Le tableau suivant nous donne quelques éléments de comparaison entre les services de Lille, Lyon et Marseille:

<b>Année 1988</b>	<b>LILLE</b>	<b>LYON</b>	<b>MARSEILLE</b>
Parc véhicules	25	12	24
Offre kilom.	400 000	350 000	360 000
Pers. de serv.	32	18	18
Budget annuel	3 000 KF	4 000 KF	3 300 KF

On remarque que le parc de véhicules, l'offre kilométrique et le personnel de service lyonnais sont inférieurs à ceux de Lille et Marseille, pour un budget bien supérieur.

Dans ce genre de transport, le nombre de personnes transportées résulte généralement de l'offre en véhicules, la demande potentielle étant très élevée. Toutefois, on transporte dans l'agglomération lyonnaise moins de personnes par jour qu'à Annecy ou Rennes, villes où le parc de véhicules et le personnel sont inférieurs pour une offre kilométrique équivalente.

L'enquête du C.E.T.U.R. et du C.E.T.E. est difficile à exploiter compte tenu de certains problèmes liés à la récolte des données. Il n'est pas possible d'en tirer des conclusions convenables en matière de positionnement du service lyonnais par rapport aux autres services français.

Toutefois, en analysant le cas lyonnais, on se rend compte que le montant élevé du budget du service peut trouver sa justification dans deux éléments qui se recourent:

- La mobilisation quasi-continue des véhicules et du personnel, pour un taux de remplissage faible.

- La structure spatiale de l'agglomération (très étendue), le nombre élevé de handicapés disséminés dans l'ensemble de la CO.UR.LY., le grand nombre de centres spécialisés.

Ces facteurs sont à l'origine d'une matrice Origine-Destination importante (ainsi, le G.I.H.P. réalise deux fois plus de voyages dans l'agglomération lyonnaise que dans celle de Lille ou qu'à Marseille).

De plus, le manque d'efficacité relative du système peut résulter du manque d'information et de publicité auprès de la clientèle. Rappelons que seulement 20% des handicapés de l'agglomération utilisent ce service, ce qui n'empêche pas une saturation de l'offre au moment des heures de pointes.

Le service de transport pour handicapés de l'agglomération lyonnaise est original dans la mesure où il associe les taxis au schéma des déplacements urbains et modifie leur position dans le système des transports urbains. Leur fonction traditionnelle de "adresse à adresse" devient "porte à porte".

Par ailleurs, l'appel aux taxis rend plus souple l'organisation du service et n'oblige pas à mobiliser un minibus pour certaines demandes individuelles et éloignées de l'endroit d'où partent les véhicules OPTIBUS.

## **II.2. LE TAXI COMME MODE DE TRANSPORT INDIVIDUEL DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE**

Dans l'agglomération lyonnaise, et en dehors de OPTIBUS, le taxi joue deux autres rôles principaux dans le transport des personnes atteintes d'un handicap temporaire ou continu, ainsi que pour les malades:

- le taxi agit en "complément" des véhicules sanitaires légers (V.S.L.).
- le taxi sert au transport scolaire et universitaire des jeunes handicapés.

Dans les deux cas présents, les sources de financement sont indirectes (sécurité sociale et conseil général).

Dans ce point, nous allons nous intéresser à l'étude de la mobilité "contrainte" des personnes handicapées (pour des motifs de santé, étude, travail...). Comme de nombreux travaux, nous ne mettrons pas l'accent sur les déplacements pour des motifs loisirs, visites... (une étude approfondie, nécessiterait du temps et une enquête lourde).

Les efforts concernant l'amélioration de ces types de mobilité sont importants à considérer car ce sont eux qui rapprocheront les handicapés des personnes possédant toutes leurs facultés.

### **II.2.1. Le cas lyonnais**

#### **II.2.1.1. taxis-sécurité sociale: pas de conventionnement**

Dans certaines villes françaises, il existe une convention entre la sécurité sociale et certains transporteurs (dont des taxis) pour le transport des personnes à prendre en charge du fait de leur invalidité temporaire ou continue. Selon la loi du 30/07/1987 (Diverses Mesures d'Ordre Social): "Des conventions conclues entre les organismes d'assurance maladie et les entreprises de taxi peuvent déterminer les conditions dans lesquelles l'assuré peut être dispensé de l'avance des frais, compte tenu de circonstances **bien particulières**. Ces conventions n'entrent en vigueur qu'après homologation par le représentant de l'Etat dans le département."

Les déplacements pris en charge par ce type de convention ne concernent que les déplacements qui entrent dans le cadre du décret n° 86-678 du 06/05/1988, c'est-à-dire: "les transports sanitaires terrestres de l'assuré ou de l'ayant droit se trouvant dans l'obligation de se déplacer pour recevoir des soins ou subir les examens appropriés à son état". Cela dans certains cas particuliers.

Malgré les demandes insistantes de certains syndicats de taxis, la sécurité sociale ne conventionne aucun taxi dans la circonscription de la caisse d'assurance maladie de Lyon (10), donc dans l'agglomération lyonnaise.

En effet, notre agglomération ne satisfait pas aux "circonstances locales particulières" permettant d'envisager la signature d'une convention entre les organismes d'assurance maladie et les entreprises de taxis.

Dans le cadre de l'agglomération lyonnaise, aucun des critères suivants ne peut être retenu (11):

- "critère géographique: c'est-à-dire l'éloignement et donc le coût élevé des transports pour se rendre aux structures de soin appropriées du département ou de la région".

Dans le département du Rhône, chaque habitant se trouve, en moyenne, à moins de 10 km d'un centre hospitalier.

- "carence voire absence totale de transports en commun dans certaines régions".

Ceci est valable pour la zone se situant vers Villefranche donc hors CO.UR.LY.

- "topographie particulière", c'est-à-dire lorsqu'il y a des problèmes liés au relief.

- "aspects démographiques", c'est-à-dire lorsqu'il y a beaucoup de personnes âgées et/ou de handicapés.

Pour la caisse de Lyon, aucune de ces conditions ne sont réunies. De plus, il y a, dans la circonscription de la caisse, plus de 60 entreprises de transport sanitaires légers qui répondent largement aux besoins. Aucune convention n'est donc établie entre la sécurité sociale et les taxis.

Ainsi, deux cas types se présentent lors du transport par un taxi non conventionné d'un assuré social:

- le taxi transporte une personne prise en charge à 100%. Le client paie le montant de la course et s'en fera rembourser la totalité par la caisse d'assurance maladie.

- le taxi transporte une personne malade qui prend ce mode sur prescription médicale. Le client paie l'intégralité de sa course, et se fait rembourser par la caisse selon son dossier médical. Le montant du ticket modérateur n'est pas pris en compte pour le remboursement qui, dans la majorité des cas est à 70%.

---

(10) Celle-ci s'étend géographiquement de Neuville à Givors et de Meyzieu à l'Arbresle.

(11) "Entre guillemets": extrait de la note d'information à ses services du directeur de la caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés du 17/03/1988

### II.2.1.2. V.S.L. - sécurité sociale: un conventionnement

Dans le cadre géographique de la circonscription de la caisse d'assurance maladie de Lyon (donc de la COURLY), les V.S.L. (12) sont conventionnés par la sécurité sociale.

Selon l'avis de certains responsables de la sécurité sociale, s'il existait une convention entre les taxis et la sécurité sociale il n'y aurait pas d'avance des frais par le client, et celui-ci serait donc incité à prendre ce mode pour se déplacer puisqu'il n'aurait rien à déboursier (ceci ne profiterait qu'à l'industrie du taxi qui verrait sa clientèle augmenter).

Donc, sauf cas bien particuliers, la sécurité sociale évite le conventionnement avec les taxis car cela ne ferait qu'accroître le déficit de l'organisme (les voitures de petite remise sont, elles, exclues de tout conventionnement).

Toutefois, nous précisons, qu'à l'étude de l'arrêté du 24/01/1990 (J.O. du 11/02/1990) relatif aux tarifs des transports effectués par des véhicules sanitaires terrestres privés, on remarque que le tarif kilométrique des V.S.L. peut être de deux fois supérieur à celui des taxis. Ainsi, pour une course de 15 km dans l'agglomération lyonnaise, avec une circulation fluide, comportant l'aller et le retour du malade, avec 1/2 heure d'attente, le V.S.L. facturera:

Un forfait (prise en charge et 5 km) de 65,95 F plus 10 km à 4,45 F, soit 110 F, pour l'aller. Le retour, lui, est facturé de la même manière. Le total s'élèvera donc à 220 F environ.

Si la course est effectuée en taxi, celui-ci facturera (tarifs 1991):

9 F de prise en charge, plus 30 km à 2,67 F (tarif A) et 1/2 heure d'attente à 39 F; soit un total de 128 F.

Les V.S.L. transportant beaucoup d'individus allant simplement en consultation, ceux-ci pourraient très bien se déplacer en taxi (la plupart le souhaiterait, car il y a un effet psychologique important, les V.S.L. étant perçus, par les passants et les voisins, comme des ambulances). Cette clientèle, pour obtenir la dispense d'avance des frais doit obligatoirement prendre un V.S.L.. On conçoit que le nombre élevé de ces véhicules, ainsi que certains abus afférents à leur utilisation contribue largement au déficit de la sécurité sociale.

### II.2.1.3 OPTIBUS-sécurité sociale: un conventionnement

S'il n'existe pas de convention (au sens de l'arrêté du 17/11/1989; J.O. du 07/12/1989) entre la caisse primaire d'assurance maladie de Lyon et les taxis, il en existe une entre la caisse et le G.I.H.P..

Celle-ci s'applique à l'occasion des transports sanitaires effectués par le

---

(12) Les Véhicules Sanitaires Légers sont définis par l'arrêté du 20/03/1990 (J.O. du 12/06/1990) qui fixe les conditions exigées pour les véhicules et les installations matérielles affectées aux transports sanitaires légers. Ils se différencient des ambulances par le fait que l'utilisateur est en situation assise lors du transport.



G.I.H.P. pour les assurés sociaux et de leurs ayant droit handicapés.

La prise en charge ne se fait que dans certains cas: hospitalisation complète, partielle, certaines consultations, soins ou traitement...

Comme dans le cas des V.S.L., le G.I.H.P. s'engage à facturer les transports sur un imprimé qui a reçu l'accord des parties. La tarification retenue est celle des taxis minorée de 10%.

Aucune publicité ne doit être faite de la part du G.I.H.P. à propos du conventionnement.

Cette convention est conclue pour une période de un an renouvelable par tacite reconduction.

#### II.2.1.4. quelques données

Si l'on prend en compte les taxis, les V.S.L., les ambulances, le G.I.H.P., plus de 90% des prestations sont prises en tiers payant. Le remboursement avec dispense d'avance des frais se fait seulement pour des cas bien particuliers: sortie d'hospitalisation, chimiothérapie, sur décision du médecin...

Dans la CO.UR.LY., la part du transport par taxi (par rapport aux ambulances et aux V.S.L. réunis) est infime. Aucune statistique n'est disponible à ce sujet, les demandes de remboursement étant si rares, elles sont traitées manuellement et ne sont pas enregistrées.

#### **II.2.2. Le transport des scolaires et des étudiants**

En 1990, les taxis ont transporté journallement (période scolaire) 176 jeunes handicapés dans le département (dont une vingtaine d'étudiants). La majorité d'entre eux l'a été dans la CO.UR.LY.. Le coût total de l'opération s'est élevé à 3,6 millions de francs pour l'année scolaire 1989-1990.

Le conseil général, par application du décret n° 84-478 du 19/06/1984 (J.O. du 22/06/1984) prend en charge "les frais de déplacement exposés par les élèves handicapés qui fréquentent un établissement d'enseignement général, agricole ou professionnel, public ou privé placé sous contrat (...) et qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun en raison de leur handicap (...)"

Selon la circulaire du 05/07/1984, le taux d'incapacité des éventuels bénéficiaires est apprécié par la commission départementale d'éducation spéciale. Une fois le handicap reconnu, le conseil général entre en contact avec les tuteurs de l'enfant pour l'organisation du transport. Celui-ci a donc un caractère "individuel".

Depuis les lois de décentralisation, le département est en effet devenu compétent en matière d'organisation et de financement des transports scolaires (13). Par ailleurs, la loi du 30/06/1975, reprise dans le cadre de la décentralisation précise que la dépense affectée à ce type de transport est obligatoire.

Les taxis et le service spécialisé OPTIBUS agissent donc en **remplacement** des cars ou des bus. Depuis cette année, le département a signé des conventions avec certains taxis pour une période de un an. Cela permettrait

---

(13) En vertu du décret d'application n° 84-473 du 18/06/1984

d'éviter les abus. Il y a, dans le Rhône 36 conventions. Celles-ci n'existent que depuis l'an dernier (1990), elles régularisent l'existant et ont été mise en place pour justifier les rémunérations du point de vue des finances publiques, ainsi que pour mieux contrôler les taxis.

Le conseil général ne verse aucune subvention, mais il prend directement en charge le coût du transport et organise les circuits nécessaires. Les tuteurs, ou les étudiants majeurs qui ne sont plus à la charge de leurs parents, ne font pas l'avance des frais. Le taxi présente sa facture et se fait directement rembourser par le conseil général.

Le remboursement se fait sous réserve de la remise d'un certificat de scolarité qui permet d'attester de l'inscription de l'enfant dans un établissement relevant de l'éducation nationale.

Le remboursement du service OPTIBUS se fait de la même manière. L'utilisation d'un véhicule familial, elle, se fait à hauteur de 1 franc du kilomètre, pour un aller-retour, quel que soit le type de véhicule.

Les handicapés (temporaires ou continus) et certains malades peuvent donc utiliser les taxis dans le cadre de leurs déplacements pour le motif "santé". Dans ce cas, ils seront obligés de faire l'avance des frais, aucune convention n'étant établie entre les parties prenantes.

Cette dispense d'avance des frais est toutefois effective pour les transports par V.S.L. (seuil de 200 F, mais il y a de nombreux transports en série) et pour le service OPTIBUS pour lesquels une convention a été signée.

Les enfants et les étudiants handicapés peuvent, pour se rendre dans leur établissement, profiter d'un transport par taxi conventionné par le conseil général.

### **II.3. LA DESSERTE DES CENTRES SPECIALISES**

L'agglomération lyonnaise regroupe un nombre élevé de centres spécialisés pour handicapés lourds et légers (plus de soixante). Ceux-ci sont bien placés pour porter un avis sur le service offert par le taxi en matière de transport des handicapés.

Ces centres qui sont de différent type (établissements de travail, d'hébergement, pour adultes, enfants...) font appel à des systèmes de transports différents.

- Certains bénéficient d'une dotation globale de la sécurité sociale ou du conseil général, dans laquelle est inclus le financement du transport qui se fera par minibus OPTIBUS, taxis voire T.C.

- Certains possèdent leur propre organisation de transport. Il s'agit surtout des centres d'aide par le travail (C.A.T.) qui effectuent leur ramassage à l'aide de cars.

- Certains relient les deux systèmes. Ils possèdent leurs propres véhicules et font appel à des services de transport par minibus ou par taxis.

D'une manière générale, les établissements pour enfants font partie du premier groupe. Un grand nombre d'établissements d'hébergement pour adultes font partie du troisième.

### **II.3.1. Avis sur le service rendu par le taxi**

Un centre d'hébergement pour adulte comme celui de Gerland fait souvent appel au service de transport à la demande pour handicapés du G.I.H.P. et aux taxis, même s'il possède ses propres véhicules. Ainsi, plus de 75% des pensionnaires utilisent le taxi. Un tiers sont de gros utilisateurs. Cette préférence est réelle surtout lorsque les minicars OPTIBUS ne sont pas disponibles ou que l'usager n'a pas eu le temps de réserver.

Dans le cas d'une demande de déplacement en minibus, l'obligation de réserver 48 heures à l'avance poserait des problèmes aux handicapés qui sont obligés de prévoir longtemps à l'avance leurs déplacements. Les horaires de fonctionnement du service (6H30-24H00) sont un peu perçus comme une "barrière" qui exclut les handicapés de la vie sociale et des loisirs de la nuit. Toutefois, comme nous l'avons vu, les horaires d'OPTIBUS correspondent à ceux des transports en commun (bus-métro). Les captifs des T.C. se trouvent donc dans la même situation que les handicapés.

La qualité du service fourni par les taxis envoyés par OPTIBUS serait plutôt correcte, car le taxiteur sait, avant d'arriver à destination, qu'il va devoir transporter une personne atteinte d'un handicap physique ou mental.

Par contre, l'appel d'un taxi "indépendant" d'OPTIBUS est plus redouté dans la mesure où certains taxiteurs peuvent refuser la course ou faire mine de leur mécontentement lorsqu'ils s'aperçoivent que le client est handicapé. Selon certains responsables de centres, les taxis lyonnais feraient toutefois moins de refus de course que les taxis parisiens.

La réticence de certains taxiteurs pour transporter des handicapés est la résultante de plusieurs facteurs interdépendants ou non:

- Le problème, déjà exposé, de l'assurance.
- La peur du fauteuil roulant qu'il faut plier et déplier et qui, de plus, risque de poser des problèmes pour entrer dans la malle.
- La peur que la personne handicapée dégrade quelque peu l'intérieur du véhicule.
- La peur de perdre du temps.

Certains de ces problèmes peuvent être résolus comme nous le verrons lors de l'exposition de nos propositions.

### **II.3.2. Le rôle de la ville de Lyon**

Depuis quelques temps, la ville de Lyon fait des efforts par l'intermédiaire, entre autre, de Mr RONGIONE, conseiller technique. Celui-ci va mettre en place, avec l'aide d'autres parties prenantes comme l'A.P.F. (Association des Paralysés de France), le G.I.H.P. et certains centres, un cours de

sensibilisation sur le problème des handicapés dans le cadre du permis que passent les chauffeurs de taxis. Ce cours devrait être effectif d'ici peu, mais les crédits n'ont pas encore été débloqués. Actuellement une plaquette traitant de ce point est donnée aux nouveaux titulaires du certificat de capacité, ce qui est bien insuffisant. De plus, cela ne concerne qu'une faible partie de la profession qui se renouvelle très lentement.

De plus, la ville de Lyon a instauré en février 1981, un système de chèques-taxis pour les personnes handicapées et âgées. Toute personne ayant un handicap représentant une gêne pour ses déplacements reçoit une carte qui permet de percevoir 25 chèques-taxis. Un seul est utilisable par course. Malheureusement, le montant des chèques n'a pas jamais été réévalué en 10 ans et il ne couvre plus, à l'heure actuelle que le prix de la prise en charge soit 10 F. Cette faible valeur n'incite pas les handicapés à aller en demander, même si, finalement, le système est en lui-même intéressant.

#### **II.4. L'EXPERIENCE DE ANA-TAXI**

En 1980, l'Association des Paralysés de France avait mis en place un service de transport spécialisé pour les personnes handicapées. Cinq artisans taxiteurs transportaient ainsi ce type de client, dans des véhicules traditionnels. Ils acceptaient, toutefois, sans problème d'aider les gens, de plier leur fauteuil...

Les clients appelaient un central-radio situé dans un foyer de l'A.P.F. à Villeurbanne et un taxi du groupe leur était envoyé. Le coût de fonctionnement de ce central était faible car des membres bénévoles de l'A.P.F. s'y relayaient jour et nuit. L'investissement du central avait été financé par de nombreux fonds privés et par l'A.P.F..

Le nombre d'appels s'établissait entre 80 et 100 par mois. Après plusieurs années de fonctionnement le service s'est arrêté en 1988. Trois des cinq chauffeurs de taxis ont fait périliter l'affaire. Pour l'un se posait le problème de l'assurance lors de l'aide aux clients handicapés pour le transport hors véhicule, pour un autre c'était un problème de mal de dos, pour le dernier il s'agissait d'une grosse perte de motivation. En plus, pour France Télécom le système du central ne pouvait plus être agréé.

L'expérience de ANA-taxi a été très positive pour les clients handicapés qui pouvaient appeler des taxis compétents et ouverts, prêt à les transporter sans aucune difficulté. A l'heure actuelle, deux anciens chauffeurs du groupe continuent leur activité spécialisée à l'aide de véhicules équipés de téléphones de voiture. Ils sont bien connus des handicapés.

Compte tenu des investissements nécessaires, un nouveau système comme celui-ci ne peut pas être rentable sans une aide extérieure. Si un jour l'expérience doit être renouvelée, il faut donc trouver des chauffeurs motivés (ce qui doit être possible) et posséder des sources de financement extérieures à la sphère des associations de handicapés qui ont déjà bien du mal à fonctionner.

## II.5. CONCLUSION ET PROPOSITIONS

Les handicapés de l'agglomération lyonnaise peuvent faire appel à différents modes de transports pour leurs déplacements. Le droit d'accès à certains modes va dépendre du type de handicap et du motif du déplacement. Le paiement direct du trajet dépendra quant à lui de l'existence ou non d'un conventionnement.

Les propositions qui suivent concernent l'amélioration possible du service de transport pour les handicapés, surtout en ce qui concerne les taxis:

- Une enquête spécifique auprès des handicapés, des ayants droits et des responsables (plus détaillée que l'enquête ménage à ce sujet) pourrait être établie afin de mieux connaître les éléments qu'ils désireraient voir changer, et les améliorations possibles du service pouvant en résulter.

- Le problème de l'assurance peut être résolu par les pouvoirs publics. Elle pourrait être financée par ceux-ci ou imposée aux taxiteurs. Le coût est d'environ 200 à 250 frs par an. De fait, cet argument ne tiendra plus pour les taxiteurs qui l'avanceront.

- La formule des chèques-taxis pourrait être revue. Cette formule est intéressante car il s'agit d'un financement aux usagers dans lequel les taxis ne sont pas partie prenante. Il s'agirait de mettre en place des chèques-transports qui donnent aux handicapés le choix de leur mode de transport. Un système de subvention directe aux exploitants risque d'inciter ceux-ci à ne pas répercuter les aides sur les tarifs pratiqués (la conférence européenne des ministres des transports met en avant une telle proposition, Cf table ronde N°54 en bibliographie).

- Actuellement les chèques-taxis ne concernent environ que 200 personnes et leur montant est d'environ 250 F par trimestre, ce qui coûte à peu près 150 à 200 000 F à la ville de Lyon chaque année.

Toutefois, il ne faut pas que la collectivité se sente libérée du problème du transport des handicapés par ces modalités de paiement. En effet, celles-ci n'améliorent pas pour autant les conditions de transport des handicapés, dont certains se sentent frustrés par ce type de "pratiques". En effet, ils sont prêts à payer leur transport comme tout autre individu, aussi faudrait-il que celui-ci soit adapté.

De plus, même si le montant des chèques-taxis est accru, l'utilisation de ce mode par les handicapés serait peut être plus intensive mais les taxiteurs n'en seront pas pour autant sensibilisés et les refus de courses seront plus élevés.

- Il y a un manque flagrant de taxis spécialisés pour le transport des handicapés dans l'agglomération lyonnaise. Il n'en existe que deux. Accroître leur nombre permettrait d'améliorer le service OPTIBUS, dont les véhicules ont un taux d'occupation relativement faible. Une étude de coûts pourrait être réalisée.

Des problèmes juridiques se posent à ce niveau. L'artisan qui travaille pour le G.I.H.P., propriétaire d'une voiture de petite remise Mercedes n'a pu

obtenir l'accord pour équiper son véhicule qu'après de longues démarches. En effet, les contraintes au niveau administratif sont nombreuses, puisqu'il faut obtenir:

- L'agrément du service sanitaire pour les normes du véhicule.
- L'agrément du service des mines pour les conditions d'aménagement du véhicule.
- Les dérogations nécessaires pour l'implantation du lumineux et de l'horodateur.

De plus, dans notre agglomération, il n'existe aucune aide systématique pour l'aménagement des taxis. Dernièrement, deux anciens artisans de ANA-TAXI spécialisés dans le transport des handicapés ont reçus une subvention de la ville de Lyon pour équiper leur véhicule en radio-téléphones.

Il est étonnant que dans une économie libérale, une personne qui désire équiper son taxi pour le transport des handicapés ne puisse pas le faire pour des raisons financières et à cause de lourdeurs administratives, alors que le discours général sur le thème des handicapés est le même partout: il faut donner le droit au transport à cette catégorie d'individus.

Cette situation pourrait être débloquée par des incitations financières de la collectivité, comme il y en a dans la région parisienne (50% du surcoût est pris en charge), et par une simplification des démarches administratives.

Il conviendrait de plus, d'encourager les personnes qui, comme M. ALTHOUNIAN (un loueur), transporte des enfants atteints d'un handicap cérébral à l'aide de véhicules "espace-renault", et qui a beaucoup de mal à faire accepter ce travail à ses taxiteurs. Ainsi que de soutenir des initiatives comme celle de M. SANTOREGIO, président du central Taxi-radio, qui a inclus une clause dans le contrat de ses adhérents en vue d'obliger ces derniers à transporter et à assurer un service correct aux handicapés.

- La nuit, des taxis pourraient être conventionnés pour le transport des handicapés désirant profiter des loisirs de la cité. L'instauration d'un principe de subventionnement indirect ou direct pourrait être étudié. Une autre solution serait d'augmenter les heures d'ouvertures du service du G.I.H.P.. Or, selon les professionnels, il y a peu de demande la nuit, accroître les horaires du service du G.I.H.P. ne semble donc pas nécessaire. Toutefois, il faut rappeler qu'en matière de transport urbain, c'est souvent l'offre qui crée la demande, surtout dans ce genre de transports spécialisés.

- Les efforts concernant la sensibilisation des chauffeurs de taxis doivent être poursuivis. Elle pourrait s'étendre aux taxiteurs qui sont déjà en exercice, afin d'éviter les actes de refus ou d'exclusion.

L'intéressant serait aussi d'en faire profiter les taxiteurs de toute la CO.UR.LY. et pas seulement ceux de la ville de Lyon.

Hélas, cette proposition risque de rester lettre morte car les crédits n'ont pas encore été débloqués. Pourtant, une telle opération qui ne peut se faire qu'avec une certaine volonté personnelle est intéressante car il s'agit d'une formation pratique.

Ces propositions pourraient faire l'objet d'expériences permettant de voir si elles apportent un réel satisfecit dans la population concernée, et surtout de voir si elles sont efficaces dans leur fonctionnement et dans l'amélioration du service offert. Il est nécessaire de se doter d'un service performant, qui soit plus efficient et qui comporte des nouveautés par rapport à ceux existant dans d'autres villes ou agglomérations. Cela ne peut qu'être avantageux pour "l'image de marque" de l'agglomération et pour assurer le "droit au transport" à tous les groupes d'usagers en difficultés. Une expérience du type de celle de ANA-TAXI, pourrait être tentée. Les taxis, spécialisés et adaptés pour le transport des fauteuils roulants étant conventionnés et aux couleurs du réseau OPTIBUS-TCL.

La meilleure des solutions, et celle qui poserait le moins de problèmes car elle est demandée par tous, serait d'avoir un réseau de transport en commun adapté, mais nous n'en sommes encore pas là.

Par exemple, il n'existe pas dans l'agglomération lyonnaise de guide bus-métro en braille, alors que d'autres villes comme Besançon, Bordeaux ou Caen ont développé ce service il y a déjà quelques années. Une telle mesure ne doit pourtant pas avoir un coût très élevé.

De même, peut-être faudrait-il étudier la mobilité des personnes handicapées. Ainsi se rendrait-on peut être compte que certains trajets mériteraient la mise en place d'une ligne régulière sur laquelle circuleraient des minibus accessibles aux personnes en fauteuil roulant comme cela se fait à Gap. Ce principe du minibus peut être étendu aux lignes actuelles, il pourrait s'agir d'un service ponctuel agissant en complément des bus. Cela pourrait être un palliatif au faible nombre de taxis équipés.

Lors du renouvellement du parc des trolley-bus, il serait peut-être intéressant de penser, pour certaines lignes, à acheter des trolley à plancher bas et à surelever les quais de stations qui peuvent être équipés avec des palettes d'accès aux véhicules comme cela existe à Grenoble. En effet, **l'accessibilité au transport collectif est elle aussi un problème crucial**: manque d'abribus équipés de banc, d'ascenseurs pour accéder aux stations de métro (à Lille toutes les stations du V.A.L. sont équipées). **L'accès au T.C facilite aussi l'usage des non-handicapés à mobilité réduite** (personnes âgées, mères de familles avec enfants en poussette,...). Toutefois, dans le cas du métro, si toutes les stations d'une ligne ne sont pas équipées, certaines personnes seront obligées de s'arrêter à certains arrêts et ne pourront pas profiter des itinéraires de "bout en bout".

Les bus et les trolley-bus pourraient aussi être dotés d'une sonnerie monocoup qui avertisse les non-voyants de l'enregistrement de l'arrêt qu'ils ont demandé, comme à Limoges où les abribus sont aussi équipés de plan en braille.

Le SY.T.R.A.L. a déjà fait beaucoup d'efforts pour le transport des handicapés: ligne D, nouveaux bus R 312 bien adaptés pour le transport des personnes à mobilité réduite, etc.

Toutefois, si des réformes doivent être faites, il faudra tenir compte du problème de "l'unité" des handicapés. En effet, les organisations de handicapés, plus les handicapés "non-affiliés" craignent les réformes si celles-ci remettent en cause leurs acquis. Les organisations n'étant pas regroupées, il n'y a pas de "front commun" pouvant servir d'interlocuteur aux autorités compétentes. De sorte, ces dernières ne sont pas forcément à même de connaître toutes les difficultés et toutes les attentes de ce groupe d'individus.



### III. RATIONALISATION DE L'INTERFACE OFFRE DEMANDE

La mise en relation de l'offre et de la demande se fait de trois manières différentes :

1) Spatialement : par prise du taxi sur une aire d'attente (station), mais aussi par le hélage d'un taxi à vide. Dans les deux cas il y a un contact direct entre le taxiteur et l'utilisateur.

2) Semi-spatialement : par appel à une borne radio où attend le taxi.

3) Informationnellement : par appel téléphonique à un central-radio qui diffuse la demande. Ce central peut être informatisé. Dans ce cas il attribuera automatiquement la course au taxiteur le proche du client. (Ce genre de système de gestion automatique permet des réductions de coûts d'exploitation très importantes).

La part de chaque mode d'interface peut être différente selon les localités. En effet, pour un état donné de la technologie, les modalités d'interface dépendent :

- de la réceptivité des milieux professionnels aux nouvelles technologies (y compris syndicats) ;

- des capitaux disponibles ;

- de facteurs psychologiques (à Lyon le hélage n'existe pas !) ;

- de la structure spatiale de la localité (l'usage de la radio a du mal à se développer lorsqu'il y a beaucoup d'immeubles hauts ou de relief) ;

- de la volonté politique (A Villeurbanne, le central radio s'est développé sous l'impulsion de la mairie, ainsi qu'à Nice où existe un seul central relié à des bornes d'appel).

On remarque dans certaines localités, où le mode d'interface principal entre l'offre et la demande est "spatial", que le mode "informationnel" peut être très développé qualitativement. Ceci est le cas de Paris par exemple où, dès octobre 1991 sera progressivement mis en place par la société G7 un système informatique pour relier offre et demande, alors que seulement 20 % des taxis parisiens sont reliés à un central (de même à Zurich).

Ceci nous montre que le progrès technique peut être présent dans l'industrie du taxi sans pour autant bouleverser les modalités traditionnelles d'interface.

### III.1. ANALYSE COMPAREE DES DIFFERENTS MODES D'INTERFACE

#### III.1.1 Les stations et la "maraude"

Pour ces deux types d'interface dont le principe existe à peu près à l'identique dans de nombreuses agglomérations, il est nécessaire d'avoir une forte concentration de la demande et de l'offre.

Le hélage, c'est-à-dire le fait d'arrêter un taxi en maraude (celui-ci roule alors sur la chaussée à la recherche d'un client), est une pratique peu courante à Lyon (0,4% de la prise de taxi d'après les résultats de l'Observatoire Social) alors qu'elle est beaucoup plus fréquente à Paris par exemple. Peut-être faut-il y voir un trait de caractère des Lyonnais ainsi qu'une méconnaissance de la signification des lumineux des taxis. Toujours est-il qu'il est peu probable et même peu souhaitable qu'une telle interface se développe car, bien qu'elle limite les trajets terminaux à pied, elle se révèle parfois dangereuse à la fois pour la sécurité du passager qui surveille les mouvements des taxis et descend sur la chaussée et pour le taxiteur aux aguets qui recherche le client tout en roulant au pas quitte à perturber le trafic automobile environnant.

De plus, la consommation d'espace d'un véhicule en déplacement est bien supérieure à celle d'un véhicule à l'arrêt. Il semble donc évident qu'on ne doit pas interdire le hélage notamment celui d'un taxi retournant à vide vers une station, mais qu'il ne faut pas encourager la maraude systématique, source de gaspillage. Nous préférons donc le fonctionnement par l'intermédiaire des stations.

Les stations doivent impérativement exister auprès des gros générateurs de trafic que sont les gares et les aéroports. Dans les zones centrales, elles doivent trouver leur place en fonction des équipements susceptibles de générer du trafic et de la place disponible.

Deux conditions sont indispensables au bon fonctionnement des stations: une très bonne signalisation de leur localisation et une offre effective suffisante en taxis. Cette deuxième condition ne semble pas toujours respectée surtout pour les stations de banlieue, pourtant un client potentiel préférera trouver une cabine téléphonique avec un numéro d'appel de taxis plutôt qu'une station déserte sans moyen d'appel.

Pour remédier à cette lacune, plusieurs possibilités existent: soit privilégier quelques grandes stations où l'offre sera effectivement présente mais au détriment de la finesse de la desserte, soit disséminer de nombreuses petites stations ce qui répartit finement l'offre mais en limitant le nombre de places offertes au stationnement. A titre indicatif, à Zurich (Etude TRANSITEC, Cf bibliographie), les places permanentes réservées aux taxis autorisés à stationner sur la voie publique (soit 650 des 1200 taxis zurichoises en 1983) n'étaient que de 233 soit une place pour 2,8 véhicules. Les stations comportent en moyenne 3,3 places exceptée celle de la gare qui dispose de 30 places. La prise directe dans la rue représente en moyenne 35 % des courses de taxi, elle est quasi systématique aux gares et aéroport, et passe de 58 % en centre ville à environ 30 % dès que l'on

s'éloigne du centre.

En comparaison, 41% des courses de taxis ont pour origine une des 90 stations que compte l'agglomération lyonnaise des taxis (source: enquête de l'Observatoire Social). Les stations (voir étude plus détaillée) sont souvent largement dimensionnées.

Cette relation directe entre taxi et client n'est acceptable que dans le cas particulier d'une desserte des générateurs de trafic et du centre urbain dense. Dans les autres cas, le trajet initial à pied fait perdre au client la souplesse du taxi qui assure un service de "adresse à adresse". Pour y remédier, deux moyens s'offrent au client : l'appel aux bornes ou l'appel direct à un central ou à un véhicule.

### III.1.2 Les bornes d'appel

A Lyon et sur les 21 communes de prise en charge réciproque existent 44 stations équipées de bornes d'appel. Seulement 1,7% des taxis sont appelés par ce moyen selon les chiffres de l'Observatoire Social.

A Nice, la situation est tout à fait différente. Sous l'impulsion de la municipalité, un central unique a été créé en 1979 qui centralise tous les appels et les répercute vers la station la plus proche du lieu de la demande. En effet, les 40 stations qui sont toutes équipées de borne permettent un découpage de l'agglomération en zones pour une affectation optimale des courses. Les 437 artisans taxis qui bénéficient de ce système ne sont donc pas dotés d'un équipement radio ou téléphonique. Ce système qui a intéressé Marseille mais sans aboutir pour l'instant, ne peut fonctionner correctement que s'il y a un central unique. En termes de coûts d'investissement, de simplicité pour l'usager (un ou deux numéros d'appel à retenir, celui du central et éventuellement celui de la borne la plus proche de son domicile), de fonctionnement en tant que mode de transport souple permettant une desserte de type "adresse à adresse", ce système est performant. Cependant, il présente quelques inconvénients qui sont:

- les temps d'attente ne sont pas optimisés puisque l'enchaînement des courses n'est assuré qu'à partir du retour à la station,
- comme lors d'une prise de clientèle en station, le service ne peut être personnalisé en fonction des besoins de la clientèle (véhicule pouvant transporter un fauteuil de handicapé ou une famille nombreuse par exemple).

Ce système mixte, à la fois spatial et informationnel semble bien adapté à la clientèle niçoise et à la taille de l'agglomération. Compte tenu de la très faible utilisation des bornes d'appel à Lyon, on peut se demander si un tel système est transposable sur l'agglomération lyonnaise. Il nécessite impérativement l'utilisation d'un central unique, situation qui est loin d'être le cas sur Lyon.

### III.1.3 La radio-téléphonie et les téléphones de voiture

Distinguons rapidement téléphone de voiture et radio-téléphone, non d'un point de vue purement technique, mais plutôt sous l'aspect rôle dans la prise en charge d'un client. Par l'intermédiaire du téléphone de voiture, le client contacte directement le chauffeur. Cette pratique est marginale sur l'ensemble de l'agglomération puisque seulement 139 véhicules sont équipés. Ce sont principalement des véhicules des communes périphériques (hors zone de prise en charge réciproque) et 2 chauffeurs qui transportent préférentiellement des handicapés. Le client doit donc connaître le numéro d'appel, et sa demande peut ne pas être satisfaite dans de brefs délais. Le chauffeur qui se fait sa propre clientèle, est un artisan qui offre le plus souvent un service de qualité.

A cette pratique individualiste, s'oppose la radio-téléphonie qui regroupe autour d'un central, un certain nombre d'adhérents. 12 centraux fonctionnent sur l'agglomération lyonnaise et regroupent de 5 à 290 taxiteurs (cf. étude de l'offre). Excepté aux heures de pointes, le client est pratiquement assuré d'obtenir rapidement un véhicule, ce qui explique la part de plus en plus importante de ce mode d'interface (46 % des prise en charge immédiate, 10 % sous forme de réservation différée selon les chiffres de l'Observatoire Social). Si l'appel téléphonique et les centraux ont pris un tel essor, c'est aussi que l'usage du téléphone (voire du minitel) se banalise ; plus de 95 % des ménages sont équipés et un grand nombre de cabines jalonnent les voies publiques.

Pourtant, certaines difficultés demeurent :

- étant donné le peu d'information, un client non habitué, appelle au hasard un des nombreux centraux,
- les délais d'attente au téléphone sont importants aux heures de pointes,
- les appels sont diffusés dans l'ensemble des véhicules, ce qui génère un bruit incessant et un stress pour le conducteur,
- certains taxis prennent la course alors qu'ils ne sont pas au plus près et que d'autres taxis sont mieux placés. Pour pallier cet inconvénient, aux heures creuses, le central villeurbannais s'appuie sur les stations existantes et les taxis en attente, mais on peut se demander alors l'intérêt de l'équipement par rapport aux bornes niçoises.

Les deux problèmes majeurs sur l'agglomération lyonnaise semblent bien celui du grand nombre de centraux et celui des heures de pointe. Bien que chaque central soutient avoir sa spécialité propre par rapport aux autres, ce qui se traduit effectivement par une bonne part de clientèle d'habitues, on peut se demander si le service proposé est réellement personnalisé et adapté. Aux heures de pointes, ce sont les abonnés qui ont priorité. Le client occasionnel reste donc souvent insatisfait et désemparé devant l'offre proposée.

En annexe 4 (p. 107), on peut voir un tableau regroupant les caractéristiques principales des différents centraux de l'agglomération lyonnaise. Nous ne pouvons hélas pas tirer de conclusions de cette petite enquête car un central n'a pas pu être joint (HEP TAXI) et deux autres centraux (importants) ont refusé, de manière très désagréable, de collaborer à l'étude commanditée par la Communauté Urbaine. Il s'agit du central "TAXI-LYONNAIS" (M. ALTHOUNIAN), réputé pour le mauvais état de ses véhicules et la médiocrité du service proposé, et du central "G.I.E. TAXI-AEROPORT".

La mise en relation informationnelle de la demande et de l'offre, qui se développe sur l'agglomération lyonnaise, n'est pas optimisée. Bien sûr, certains centraux informatisent leur comptabilité ou la manière de recevoir les appels, mais sans grand changement dans la répartition toujours vocale des courses. Une manière d'optimiser cette mise en relation est l'informatisation des centraux.

### **III.3.4. Les centraux informatiques**

Comme le souligne F.K. BRITTON dans ses travaux (Cf bibliographie), un système informatique, malgré son coût prohibitif, peut nettement accroître la rentabilité de l'industrie du taxi et améliorer la qualité du service proposé. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, "les retours d'investissements" sont dans tous les cas très rapides. Une gestion intégrale des appels par ordinateur réduit le temps d'attente du taxi de 1/3 au moins, les kilométrages parcourus à vide d'1/3 également (à Göteborg les taxis effectuaient quotidiennement 90 km à vide alors que ce chiffre n'est plus que de 60 km après la mise en place du système). De plus, l'informatisation d'un central participe à l'image de marque valorisant les taxis dans l'agglomération.

A Zurich, la TZZ, Société privée, s'est équipée pour assurer un meilleur service aux 350 véhicules de la compagnie. Plusieurs agglomérations ou compagnies de taxis privées, se sont déjà laissées "tenter". A Londres, 2 coopératives qui gèrent chacune 1 200 véhicules s'équipent. A Copenhague, les 300 taxis sont gérés par une société en autogestion. A Helsinki ou à Stockholm, à l'instigation des pouvoirs publics, un central informatique a été créé. En France également, la Géscop propose à ses adhérents un nouveau système (mais toujours basé sur le dispatching vocal, ce qui ne remédie pas aux problèmes de bruit, de nombre de courses à distribuer et de mémorisation d'adresse), et G7 Radio compte informatiser la flotte de ses adhérents (1 500 environ) pour le début 1992.

Tout comme pour les centraux traditionnels, les centraux informatisés peuvent être créés à l'initiative d'une société privée ou des pouvoirs publics, et regrouper une partie ou l'ensemble des véhicules d'une agglomération. Il faut au minimum 200 véhicules à équiper pour qu'un tel système soit économiquement rentable, et il n'y a pas de limites supérieures. Par contre, chaque système est conçu pour avoir un nombre d'adhérents optimum et répondre à des objectifs commerciaux et de qualité de service qui peuvent varier.

### Un exemple : G7 Radio (SNGT)

Cette société privée de service met en relation deux types de clients :

- des taxiteurs, au nombre de 1 800 qui adhèrent individuellement au central et paient une cotisation mensuelle de 1 114 F HT en moyenne,
- des abonnés (particuliers ou sociétés qui bénéficient d'une garantie de service et de facilités de paiement ) qui paient également un abonnement au central.

Cette société a décidé, sans concertation préalable avec ses adhérents taxiteurs, d'informatiser le central dont le matériel était devenu obsolète et avait atteint sa limite de capacité. Cette décision stratégique a été prise pour améliorer la gestion de l'entreprise, assurer une meilleure qualité de service à la clientèle en termes de fiabilité et de rapidité, notamment envers la clientèle prioritaire, c'est-à-dire celle qui est abonnée au central, et pour améliorer son image de marque sur le marché du taxi.

Aucune rentabilité financière directe n'est escomptée, seulement indirecte par augmentation du nombre des clients abonnés et des taxis adhérents. Dans un premier temps, aucune augmentation de la cotisation des taxiteurs n'est prévue.

Pour les taxiteurs, l'amélioration du service se traduit par une meilleure répartition des courses (pas de prise de client d'autrui), un temps d'attente et des kilomètres effectués à vide diminués.

Nous n'entrerons pas dans les détails techniques. Précisons seulement que le système est fondé sur un zonage de Paris en 70 zones et de la banlieue en 80 zones. Un taxi peut prendre rang dans une zone avant de déposer son client précédent, et connaît à tout instant le nombre de taxis présents par zone et les demandes par zone dans les 10 minutes qui précèdent. Chaque course est proposée à un seul taxi qui peut éventuellement refuser, elle sera alors proposée au taxi "suivant". L'attente ne se fait pas matériellement en station mais dynamiquement sur une zone. Les caractéristiques de la course, et notamment l'adresse s'affichent sur l'écran et restent écrites, ce qui évite les erreurs et le bruit incessant de la radio.

Les coûts d'une telle opération se montent approximativement à :

- investissement matériel fixe : 4 M,
- investissement logiciel : 5 M,
- investissement embarqué sur chaque véhicule : 20 000 F,
- ingénierie formation installation : 4 M.
  
- fonctionnement: 5 % de l'investissement total par an.

La rentabilité doit se faire en 5 ans théoriquement et la durée de vie du système est en principe de 10 ans.

Par cet exemple, nous nous apercevons que les objectifs d'un central informatisé peuvent être différents suivants que l'on se place du côté de la société de service, des taxiteurs ou des clients.

Précisons quels peuvent être ces avantages pour les clients.

### **Les avantages pour les clients**

- Puisque le système informatique connaît les caractéristiques propres aux véhicules (nombre de places, aménagements spécifiques...) et aux chauffeurs (horaires ou zone préférentielle de travail), les personnes qui désirent un service personnalisé (porte à porte ou problème d'accompagnement spécifiques pour des personnes à mobilité réduite par exemple) peuvent voir leur demande prise en compte,

- La réservation directe (sans intervention de standardistes) peut exister pour certains types de clients (hôpitaux, écoles, centres commerciaux) et se développer sans problème par l'intermédiaire du minitel,

- Un service de taxi collectif peut véritablement voir le jour. En effet, le système peut mettre en relation plusieurs clients acceptant de partager un même véhicule pour un tarif moins cher. Ainsi, pour l'usager, on diminue le coût payé individuellement, pour une flotte de taxis donnée, on accroît sa capacité de transports, enfin, le chauffeur de taxi augmente le prix total perçu pour une course. Encore faut-il qu'un tel système de taxi collectif soit légalisé et que des compteurs adaptés puissent être installés,

- Enfin, l'information produite par le système peut être exploitée afin de mieux connaître le marché et adapter encore plus exactement l'offre à la demande.

## **III.2. QUELQUES ENSEIGNEMENTS POUR L'AGGLOMERATION LYONNAISE**

Même si la mise en place d'un central informatisé pour la gestion du marché des taxis semble une proposition séduisante, il faut cependant essayer d'imaginer ce que cela signifie pour le marché lyonnais.

Pour l'instant, le marché est éclaté entre plusieurs centraux qui n'affirment pas une volonté prononcée de regroupement et qui n'ont pas immédiatement l'intention de s'informatiser "lourdement" tel que nous l'avons décrit précédemment. 3 types de centraux existent sur l'agglomération lyonnaise :

- 7 petits centraux (d'artisans),

- des centraux gérés par les loueurs (Allô Taxi et Taxis Lyonnais) auxquels les locataires sont affiliés,

- des centraux d'artisans (Taxis Villeurbannais, Radio Taxi, Télé Taxi).

Chaque central offre, paraît-il, un service un peu différent, certains étant spécialisés dans la réservation différée, d'autres dans la prise en charge immédiate, d'autres enfin sur une zone déterminée d'agglomération. Ils ont chacun leurs habitués. Mais un usager occasionnel ne peut pas se repérer dans cette jungle, et bénéficie souvent d'un service de moins bonne qualité.

Pour unifier ce marché, offrir un service de meilleure qualité et rationaliser le travail des taxiteurs en cherchant à optimiser l'interface offre/demande, un central peut être créé, qui devra à terme remplacer ou fédérer l'ensemble des centraux existants car il n'est pas question de créer un treizième central. Les pouvoirs publics sont les plus à même pour créer un tel central et organiser ainsi le marché, puisqu'aucun fédérateur local n'existe.

La participation des pouvoirs publics dans l'organisation du marché des taxis s'est déjà concrétisée en France : à Nice, la mise en place d'un système d'appel aux bornes des stations a été jumelé avec un central unique, à Villeurbanne, des facilités ont été données lors de la création du central. A Marseille, une action dans ce sens mais qui n'a pas encore abouti est envisagée. A l'étranger, les pouvoirs publics se sont impliqués dans la création de centraux informatisés (Stockholm, Helsinki).

Le marché lyonnais présente deux atouts incontestables pour le succès d'une telle entreprise :

- 1 000 à 2 000 véhicules est un nombre de véhicules qu'il est intéressant de gérer par l'intermédiaire d'un central performant ;

- malgré le morcellement actuel du marché, la demande d'un taxi par l'intermédiaire de l'appel téléphonique est déjà considérable et se développe encore.

**En créant un nouveau central, plus performant que ceux existant actuellement sur Lyon, les pouvoirs publics créeraient un marché unifié de bonne qualité. Ce central pourrait être couplé avec un système informationnel sur l'offre de transport (VP et TC). Bien que gardant une entière autonomie dans leur travail, les taxiteurs pourraient être intégrés dans une politique globale de transports sur l'agglomération.**



Les fonctions nouvelles du taxi peuvent être qualifiées de "prérogatives nouvelles". Elles sont également étendues dans la mesure où le service actuellement offert peut être amélioré notamment par la rationalisation de l'interface offre-demande.

"Prérogatives" car il s'agit bien d'un avantage, pour toutes les parties concernées (autorité organisatrice, taxiteurs,...); "nouvelles", par opposition à la fonction "traditionnelle" du taxi.

En effet, le "adresse à adresse" devient "porte à porte" lorsque l'on s'intéresse au service offert aux personnes à mobilité réduite; et le transport à caractère individuel se transforme en transport à caractère collectif lors d'opérations intégrant les taxis au système des transports collectifs.

A Lyon, comme dans de nombreuses autres villes françaises, si la V.P. assure environ 75% des déplacements mécanisés et les T.C. 20%, le taxi, lui, n'en assure même pas 1%. Pourtant, le taxi dispose d'un potentiel important comme on peut le constater à l'aide d'analyses sur le taux d'occupation, sur l'utilisation de la voirie, et d'atouts majeurs en termes de qualité de service et souplesse du service offert.

## LE TAUX D'OCCUPATION DU TAXI

Dans sa fonction traditionnelle, le taux d'occupation du taxi (hors conducteur), se situe aux alentours de 1,2-1,3. Il reste donc en moyenne 2,7 à 2,8 places disponibles dans une berline de 5 places. De plus, on estime que le temps de travail d'un taxiteur se répartit comme suit: 40% d'attente, 30% de conduite à plein, 30% de conduite à vide. Plusieurs dispositions peuvent être prises pour prendre en compte ces potentialités sous-exploitées:

- des incitations à l'usage collectif des taxis (légalisation et incitations tarifaires pour le regroupement volontaire de passagers, ou mesures pénalisant les véhicules sous-occupés par l'instauration d'un péage urbain)

- une réorganisation du marché par la création d'un central unique et performant qui faciliterait la mise en relation de l'offre et de la demande et diminuerait les temps et les kilomètres improductifs.

## L'UTILISATION DE LA VOIRIE

Comme tout véhicule le taxi consomme dynamiquement de l'espace lorsqu'il circule, et statiquement lorsqu'il stationne.

Par rapport à une voiture particulière le taxi n'est efficace en terme de consommation d'espace dynamique que s'il n'est pas englué dans la circulation générale. Bien que plus consommateur d'espace que les bus, surtout aux heures de pointe (1), il doit bénéficier, s'il ne dégrade pas la circulation des bus, des mêmes avantages que ses derniers (circulation sur des couloirs réservés, priorité aux feux,...).

Quant au stationnement, un taxi n'utilise une place que durant 40% de son temps de travail, sur des aires généralement réservées alors qu'il transporte en moyenne 18 personnes par jour. L'efficacité du taxi par rapport à celle de la V.P. n'est plus à démontrer.

Par rapport aux transports collectifs, et notamment aux autobus, son efficacité est manifeste pour la desserte des zones et des périodes de faible demande.

---

(1) C. LEFEVRE, J.M. OFFNER, Les transports urbains en question, Editions CELSE, 1990, p. 43.

## LA SOUPLESSE DU SERVICE

Le taxi s'apparente à la voiture particulière par sa disponibilité temporelle et spatiale. Il répond déjà à des besoins spécifiques de certaines fractions de population (notamment les personnes à mobilité réduite), usage qu'il est souhaitable d'encourager.

Dans ce rapport, nous avons privilégié trois domaines dans lesquels les pouvoirs publics peuvent prendre des mesures afin de mieux utiliser ce mode de transport:

- en intégrant le taxi dans le système des transports collectifs urbains en remplaçant ou en complétant les dessertes T.C. existantes afin d'offrir un service public de qualité à un coût moindre pour la collectivité. Assurer aussi le droit au transport pour les habitants des zones excentrées ou à des heures de faible demande.

- en développant le transport "porte à porte" pour les personnes à mobilité réduite qui ne peuvent recourir à d'autres moyens de transport et pour lesquelles la mission de droit au transport reste imparfaitement remplie.

- en fédérant l'offre et en rationalisant l'interface offre/demande afin d'offrir un service plus performant.

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES, COLLOQUES

GERRITSEN (D), Crise professionnelle-Crise économique. Le taxi parisien 1965-1985, I.R.E.S.C.O., Paris, Janvier 1987, 370 p + ann.

GERRITSEN (D), Le taxi londonien: un modèle idéal professionnel ?, I.R.E.S.C.O., Paris, Novembre 1990, 115 p.

LANEYRIE (P), Le taxi dans la ville, Edition du champ urbain, Paris, 1979, 278 p.

C.E.M.T., Table ronde N°40, Les transports semi-collectifs, Paris, 1979, 188 p.

C.E.M.T., Table ronde N°54, L'organisation des services de taxis dans les villes, Paris, 1981, 141 p.

### ETUDES

ASSEMAT (P), BACHELIER (C), Rapport annuel du comité de liaison pour le transport des personnes handicapées pour l'année 1988, Paris, Juin 1989, 21 p.+annexes.

BRITTON F.E.K., Taxi-based paratransit; Technology/ Operations; Packages in Europe, ECOPLAN INTERNATIONAL, Paris, May 1985, 113 p.

BRITTON F.E.K., "Taxicom" Third generation taxi dispatching systems: an international technologie-product-market survey, ECOPLAN INTERNATIONAL, Paris, October 1985, 63 p.

BRITTON F.E.K., World taxi survey: international marketing strategies for industrial suppliers, ECOPLAN INTERNATIONAL, Paris, January 1986, 203 p.

CLEMENT (L), DUCHIER (D), Etat du marché et politique des taxis dans l'agglomération lyonnaise: divergence de points de vue des acteurs concernés et mise en évidence des problèmes existants, L.E.T., Université LYON II, 1991, 28 p.+annexes.

CLEMENT (L), Fonction traditionnelle et prérogatives nouvelles : quelle place pour le taxi dans le système des transports urbains ?, Mémoire de D.E.A. en économie des transports, L.E.T., Université LYON II - E.N.T.P.E., 1991, 208 p.

C.N.T./COLITRAH, Mesures en faveur des personnes handicapées dans les différents moyens de transports et les différents pays, 17ème édition, Septembre 1989, 143 p.

COmmunauté URbaine de LYon (CO.UR.LY.), Déplacements urbains, Eléments d'une politique de déplacements urbains dans l'agglomération lyonnaise, 22 février 1990, 27 p. (hors annexes).

DELATOUR (D), GARNIE (A), LANEYRIE (P), Le taxi en France, essai d'analyse socio-économique, C.R.E.S.A.L., 1976, 255 p.  
 2ème tome, pratique de la clientèle et relation offre-demande, C.R.E.S.A.L., St Etienne, 1978, 210 p.

LANEYRIE (P), ROUX (J), GEORGIADIS (Y), C.R.E.S.A.L., Le taxi: évolution du secteur professionnel et techniques nouvelles, Ministère des transports. S.E.R.T., Saint-Etienne, Janvier 1985, 116p.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC, Les services de taxis collectifs: Quelques expériences et des perspectives d'implantation au Québec, Transport Québec, Septembre 1980, Montréal, 80 p.

S.I.V.O.M. La Rochelle/S.T.C.R., La Rochelle tu me transportes, Autoplus 1988, 40 p.

S.T.C.R., L'autoplus, 1er prix de l'innovation G.A.R.T. 1985, 1986.

TRANSITEC, Les taxis dans les transports urbains Suisse, Lausanne, 1985, 123 p.

TRUDEL (M), L'offre et la demande dans l'industrie du taxi au QUEBEC. Caractéristiques de l'offre et de la demande, Juin 1988, 71 p.

TRUDEL (M), L'offre et la demande dans l'industrie du taxi au Québec. Evaluation du plan de rachat de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, Octobre 1988, 142 p.

## ARTICLES

BOURCIER (J.P), SOUSSE (M), GUERRIN (G), dossier taxis: Paris, Strasbourg, Lyon, Libération, Mercredi 03/04/1991.

BRITTON (F.E.K), Les taxis dans le monde, T.E.C., Novembre-Décembre 1985; Janvier-Février 1986, pp 11-20.

BROUSOLE (D), Taxis. La police et la limitation municipale du nombre des taxis, Bulletin des transports, 14/02/1989, pp 107-108.

DUBOIS (P), "Les taxis du Cher", Transport public, Décembre 1987, pp 22-25.

EMANGARD (P.H), "Singapour, l'exemple à suivre ?", Transport public, Décembre 1988, pp 30-37.

FAURE (J.J), "Le système CRISTOBALD à Bayonne", Note de la D.T.T., Septembre/Octobre 1988, N° 104, pp 49-50.

LANEYRIE (P), "Pratiques et images du taxi: les déterminants sociaux de la dialectique offre-demande", Les cahiers scientifiques de la revue transports, 2ème trimestre 1980, N°2, pp 21-43.

METZ (S), Système de transmission et d'affectation rapide des courses dans les taxis G7, vers une régulation optimale des taxis à Paris, T.E.C., Janvier/Avril 1990, pp 55-56.

P.H.E., "L'autobus a le vent en poupe", La vie du rail, 26/05/1988, N° 2146, pp 45-47.

ROCKEN (V), "Taxis: Luxe ou transport en commun ?", Progrès économique, Samedi 17/03/1990.

"Hep taxi", Transport Public, Octobre 1989, N° 875, p. 26.

"Nancy: bus + taxi =Taxibus", Transport Public, Décembre 1989, N° 877, p. 37.

---

HARZO (CH), Usages et images du taxi à Lyon, Observatoire Social, Lyon, Octobre 1991, 33 p + annexes.

**TABLE DES ANNEXES**

<b>ANNEXE 1 :</b> Les types de tarification . . . . .	101
<b>ANNEXE 2 :</b> Le transport des handicapés par OPTIBUS . . .	103
<b>ANNEXE 3 :</b> Les taxis dans les 55 communes de la COURLY (renseignements divers). . . . .	105
<b>ANNEXE 4 :</b> Enquête sur les centraux radio de l'agglomération lyonnaise. . . . .	107

## LES TYPES DE TARIFICATION

Deux types de tarification coexistent en France:

**1°) La tarification par zone**

**2°) La tarification par plage horaire**

**1°) La tarification par zone** se définit autour de trois zones géographiques (donc trois tarifs A-B-C) et se rapporte en deuxième lieu à des horaires de jour ou de nuit. A un troisième niveau on distinguera si il y a ou non retour à vide (valable à partir de la zone 2).

**2°) La tarification par plage horaire** se définit autour d'un horaire de jour et d'un horaire de nuit. Dans un deuxième temps on distingue si il y a ou non retour à vide. Ici, il y a quatre tarifs différents.

Depuis le mois de février 1990 la ville de Paris seulement reste soumise à la tarification par zone. A cette date, le ministre de l'économie et des finances a supprimé ce type de tarification à Lyon. L'agglomération lyonnaise du taxi (zone de prise en charge) est donc soumise à la tarification par plage horaire, dont on présente le principe ci-dessous (pour l'agglomération lyonnaise du taxi) (1):

### LE JOUR: DE 7H à 19H

1) Prise en charge immédiate du client avec dépose en fin de parcours: **TARIF C**.

2) Prise en charge sur appel à une borne téléphonique en station: **TARIF A** jusqu'à la prise en charge du client puis **TARIF C** jusqu'à destination.

3) Prise en charge sur appel radiotéléphonique: mise en route du taximètre au **TARIF A** au passage de la station de taxis équipée du téléphone ou à une distance équivalente, la plus proche du lieu de prise en charge du client puis **TARIF C** jusqu'à destination.

4) Le taxi fait aller-retour avec le client, **TARIF A** constamment.

### LA NUIT: DE 19H à 7H

Le **TARIF B** remplace le **TARIF A**.

Le **TARIF D** remplace le **TARIF C**

### DIMANCHE ET JOUR FERIES: APPLICATION DU TARIF DE NUIT

**Autres précisions: le TARIF C est le double du TARIF A (pareil pour D et B); le tarif de nuit est 50% plus rémunérateur que le tarif de jour.**

(1) Extrait de: Documentation pour l'examen de conducteur de taxi à Lyon, Ville de Lyon, p. 28.



## DAVANTAGE DE DEPLACEMENTS POUR LES HANDICAPES

Le nombre de transport a progressé de 7,2 % en 1989, passant à près de 49 000. Outre cette progression quantitative le GIHP s'est attaché à l'amélioration qualitative du service en supprimant la prise des demandes sous réserve ; l'utilisateur connaît immédiatement l'accord pour réaliser son déplacement.

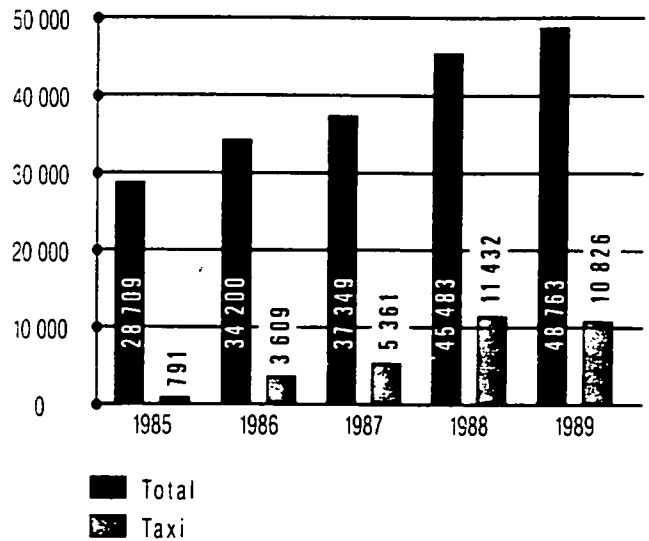
Une réorganisation du fonctionnement administratif et l'introduction de logiciel informatique d'aide à la planification assurent une plus grande ponctualité lors des prises en charge et une meilleure réponse aux souhaits et contraintes horaires des usagers.

Le voyageur utilisant les services du GIHP paie 13 F son trajet alors que le prix de revient moyen est de 92 F. Le complément est financé par le SYTRAL ainsi que les investissements. En 1989 : 3 véhicules supplémentaires ont été achetés et aménagés ; désormais la flotte est constituée de 13 véhicules.

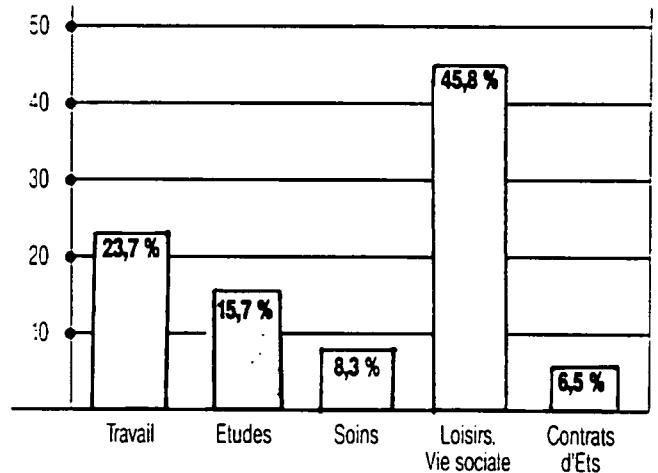


Rompre l'isolement, les déplacements y contribuent.

### Progression du nombre des transports\*



### Analyse du type de déplacement \*



Le seul changement significatif dans la structure de la clientèle est une augmentation importante des transports scolaires et universitaires : + 61 %. Cette progression traduit bien une amélioration de l'insertion des personnes handicapées au niveau des études.

Source: Un an de la vie des quatre  
du transport urbain lyonnais  
SYTRAL, SLTC, SEMALY, GIHP.  
Août 1990

200000

## ELEMENTS SUR LES 12 CENTRAUX TELEPHONIQUES DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE ( AU 15/10/1991 )

CENTRAUX	OUVERTURE	PROP.	FORME JUR.	ABONNES *	% ARTISANS	Nbre STAND.	Nbre LIGNES	NOMBRE D'APPELS PAR JOUR *	% HABITUES DANS LA CLIENTELE	% APPELS DE NUIT	% DE RESERVATIONS	% APPELS INSATISFAITS	CENTRAL SPECIALISE DANS...	PRIX D'ABONNEMENT
ALLO-TAXI	1970	ACTIONNAIRES.	S.A.	290	50%	8	13	2 000	60%	20%	7%	1%	TOUT	1 000 F
RADIO-TAXI	1965	COOPERATEURS	Soc Cooper.	280	99%	15	30	2 500	55%	12%	N.D.	N.D.	H.A.: résa	1 200 F
TAXI-Lyon.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.
TAXI-Viil.	1983	GPT ARTISANAL.	G.I.E.	40	100%	2	6	400	50%	10%	20%	5%	H.A.: résa	1 000 F
TELE TAXI	1973	ASSOCIES	Loi 1901	100	100%	7	14	800	N.D.	3%	N.D.	N.D.	TOUT	1 400 F
HEP-TAXI	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.
Centr. Tax Rillieux	1987	ASSOCIES	Loi 1901	8	100%	1 (M.T.)	1 @	100	N.D.	P.S.N.	30%	7%	P.M., H.A. résa	650 F
ESP. TAXI	1988	ASSOCIES	Loi 1901	5	100%	1	1 @	50	80%	5%	70%	10%	P.M., H.A. Résa	1 800 F
SERV. TAXI ENTREPR.	1991	ASSOCIES	Loi 1901	5	100%	0	1 @	10	80%	P.S.N.	70%	20%	P.M.; H.A.	1 000 F
TAXI PRIV. EUROPEEN	1991	CO-PROP.	G.I.E.	6	100%	0	1 @	25-30	90%	P.S.N.	80%	5%	H.A.: résa	1 000 F
G.I.E. TAXI AEROPORT	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.
TAXITER	1986		S.A.R.L.	7	80%	0	1 @	15	80%	P.S.N.	60%	40%	P.M.; H.A.	1 000 F

\* : Taxiteurs  
@ : Central automatique

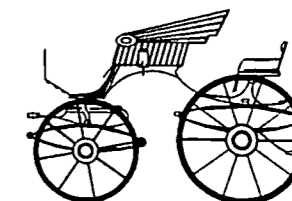
### Liste d s abréviations:

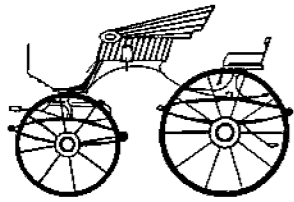
H.A. : transport d'Hommes d'Affaires  
N.D. : Non Déterminé  
N.R. : Non Réponse  
M.T. : Mi-Temps  
P.M. : transport de Petite Messagerie  
P.S.N. : Pas de Service de Nuit  
Résa : Réservation

### Précisions:

- Ce tableau a été établi à l'aide de données fournies par les différents centraux. Nous ne pouvons donc pas contrôler le bien fondé des chiffres présentés.

- Les chiffres et les pourcentages présentés sont des ordres de grandeur. Le nombre d'abonnés varie beaucoup, compte tenu du TURN-OVER. Le nombre d'appels par jour est une moyenne du nombre d'appels qui engendrent une course (pointes le jeudi et le vendredi, calme le dimanche).





Laboratoire d'Economie des Transports

## LES TAXIS DANS LES 55 COMMUNES DE LA COURLY

- RENSEIGNEMENTS DIVERS -

(au 01/10/1991)

COMMUNES	Nbre d'hab. 1990	Nbre de veh. taxis	Taxis/1000 hab	Nbre hab/taxi	Nbre d'autorisations (A)	Nbre d'auten service (B)	(B)/(A)	Conducteurs résidents %	(%) Véhicules avec radio	(%) Véhicules avec tél.	Nbre de V.P.R.
Curis	733	1	1,36	733	1	1	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Poleynieux	846	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rochetaille	903	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
St-Romain	905	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fleurieu	944	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sathonay-village	1 401	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cailloux	1 750	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Montanay	1 838	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Solain	2 008	0	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Fontaines-St-Martin	2 125	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
St-Germain	2 429	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Limonest	2 466	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Couzon	2 565	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Marcy-l'Etoile	2 600	1	0,38	2 600	1	1	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Albigny	2 836	2	0,705	1 418	2	2	100 %	N.D.	0 %	100 %	
* Collonges	3 165	1	0,315	3 165	1	1	100 %	100 %	0 %	100 %	
Tour-de-Salvagny	3 227	1	0,31	3 227	1	1	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Charly	3 233	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gensy	4 029	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Charbonnières	4 036	1	0,25	4 036	1	1	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Vernaison	4 073	2	0,49	2 036	2	2	100 %	N.D.	0 %	100 %	
St-Genis-les-Oll.	4 221	2	0,47	2 110	2	2	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Sathonay-camp	4 674	2	0,43	2 337	2	2	100 %	N.D.	0 %	100 %	
* Champagne	4 924	6	1,22	820	7	6	85 %	33 %	67 %	N.D.	
Joussy	5 076	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
* St-Cyr	5 319	1	0,19	5 319	2	1	50 %	100 %	0 %	100 %	
* St-Didier	5 970	1	0,17	5 970	1	1	100 %	100 %	0 %	100 %	
Dardilly	6 693	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fontaines (saône)	6 784	2	0,95	3 390	2	2	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Neuvilly	6 765	10	1,48	6 765	10	10	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Craponne	7 052	3	0,425	2 353	3	3	100 %	N.D.	0 %	100 %	3
* La Mulatière	7 285	0	-	-	3	0	0 %	N.D.	-	-	
Irigoy	7 948	1	0,125	7 948	1	1	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Corbas	8 098	1	0,12	8 098	1	1	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Chassera	8 608	2	0,235	4 265	3	3	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Feyzin	8 520	2	0,23	4 248	4	4	100 %	N.D.	0 %	100 %	
Mions	9 151	4	0,44	2 288	4	4	100 %	N.D.	0 %	100 %	
* Pierre-Bénite	9 577	6	0,835	1 597	8	8	100 %	25 %	62 %	N.D.	1
* Francheville	10 871	6	0,48	2 174	5	5	100 %	60 %	100 %	N.D.	
* Tassin (1/2 lune)	15 477	8	0,62	1 931	8	8	100 %	50 %	87,5 %	N.D.	8
* St-Fons	15 791	8	0,51	1 966	9	8	89 %	50 %	25 %	50 %	
* Ecully	18 362	14	0,76	1 311	15	14	93 %	53 %	91 %	4 %	
St-Genis-Laval	18 787	10	0,53	1 879	10	10	100 %	N.D.	0 %	100 %	
* Sainte-Foy	21 458	16	0,745	1 341	21	16	76 %	31 %	50 %	6 %	
Doizies-Charpieu	24 565	11	0,45	2 233	12	11	92 %	N.D.	0 %	100 %	1
* Oullins	26 126	22	0,84	1 187	25	22	88 %	64 %	45 %	14 %	
Meyzieu	28 109	8	0,28	3 514	18	8	44 %	N.D.	0 %	100 %	
* Rillieux-la-pape	30 802	12	0,39	2 567	23	12	52 %	75 %	33 %	N.D.	
* Bron	39 683	24	0,60	1 653	30	24	80 %	26 %	42 %	4 %	
* Caluire-et-Cuire	41 340	10	0,24	4 134	10	10	100 %	50 %	70 %	N.D.	4
* St-Priest	41 884	15	0,36	2 792	16	16	94 %	87 %	33 %	N.D.	5
* Vaulx-en-Velin	44 153	15	0,34	2 943	15	15	100 %	67 %	47 %	7 %	
* Venissieux	60 447	13	0,215	4 649	30	13	43 %	30 %	70 %	N.D.	
* Villeurbanne	118 851	65	0,56	1 798	65	65	100 %	35 %	68 %	N.D.	
* Lyon	415 479	975	2,34	426	993	993	100 %	32 %	74 %	7 %	4
* SATOLAS		32	N.S.	N.S.	54	32	59 %	6 %	31 %	N.D.	
Communes de la zone de prise en charge (Hors Lyon)	519 415	244	0,47	2 129	291	244	84 %	45 %	70 %	6 %	18
Reste des communes	199 877	66	0,33	3 028	83	69	83 %	N.D.	N.S.	N.S.	10
TOTAL COURLY	1 184 771	1 285	1,13	883	1 387	1 306	95 %	84 %	N.S.	N.S.	32

\* : Communes appartenant à la zone de prise en charge réciproque

@ : (dans la commune)

V.P.R. : Voitures de Petite Remise

N.S. : Non Significatif

N.D. : Non Déterminé

## TABLE DES MATIERES

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	3
----------------------------	---

<b>INTRODUCTION</b> .....	5
---------------------------	---

### PARTIE I : ETAT DES LIEUX

<b>I. GENERALITES</b> .....	9
-----------------------------	---

<b>I.1. LES ZONES</b> .....	9
-----------------------------	---

<b>I.2. LES AUTORISATIONS</b> .....	9
-------------------------------------	---

<b>I.3. LA TARIFICATION</b> .....	10
-----------------------------------	----

<b>I.3.1. Réglementation</b> .....	10
------------------------------------	----

<b>I.3.2. Niveaux de tarification et tutelle</b> .....	10
--	----

<b>I.4. COMPETENCES EN MATIERE DE TAXIS</b> .....	10
---	----

<b>I.4.1. Au niveau national</b> .....	10
--	----

<b>I.4.2. Au niveau "lyonnais"</b> .....	12
--	----

<b>I.4.3. Compétences en matière de...</b> .....	12
--	----

<b>II. L'OFFRE DE TAXIS DANS LA COURLY</b> .....	14
--	----

<b>II.1. LES CHIFFRES IMPORTANTS</b> .....	14
--	----

<b>II.2. NOMBRE ET DENSITE DE TAXIS</b> .....	14
---	----

<b>II.3. LES AUTORISATIONS</b> .....	17
--------------------------------------	----

<b>II.4. PROFIL DES CONDUCTEURS DE TAXIS</b> .....	18
--	----

<b>II.4.1. Catégories</b> .....	18
---------------------------------	----

<b>II.4.2. Nationalité et sexe</b> .....	18
--	----

<b>II.4.3. Age</b> .....	18
--------------------------	----

<b>II.4.4. Conducteurs résidant dans la commune de l'autorisation</b> . . .	18
---	----

<b>II.5. LES VEHICULES</b> .....	18
----------------------------------	----

<b>II.5.1. Généralités</b> .....	18
----------------------------------	----

<b>II.5.2. Caractéristiques des véhicules</b> .....	19
---	----

<b>II.6. L'OFFRE EN TRANSPORT SPECIALISE</b> . . . . .	19
<b>III. LA DEMANDE ET LA CLIENTELE</b> . . . . .	21
<b>III.1. APERCU QUANTITATIF DE LA DEMANDE</b> . . . . .	22
<b>III.2. LES CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES DES USAGERS</b> . . . . .	22
<b>III.3. L'USAGE DES TAXIS</b> . . . . .	25
III.3.1. Motifs d'utilisation du taxi . . . . .	25
III.3.2. Pour quelle raison se déplace-t-on en taxi ? . . . . .	26
III.3.3. La répartition de la demande . . . . .	29
<b>III.4. QUELQUES POINTS DE COMPARAISON AVEC D'AUTRES AGGLOMERATIONS</b> . . . . .	29
III.4.1. Les caractéristiques de usagers . . . . .	30
III.4.2. L'usage des taxis à l'étranger . . . . .	31

<b>PARTIE II : DES FONCTIONS NOUVELLES ET ETENDUES</b>
--

<b>I. LES EXPERIENCES DE COMPLEMENT/REMPLACEMENT DES T.C.</b>	36
<b>I.1. L'EXPERIENCE ROCHELAISE</b> . . . . .	37
I.1.1. Le fonctionnement du système . . . . .	37
I.1.2. Etapes et coûts de la mise en place . . . . .	39
I.1.3. Résultats . . . . .	40
I.1.4. Point conclusif . . . . .	44
<b>I.2. L'EXPERIENCE LILLOISE</b>	
I.2.1. Présentation du système lillois . . . . .	45
I.2.2. Les taxis lillois . . . . .	49
I.2.3. Les résultats . . . . .	49
I.2.4. Point conclusif . . . . .	54
<b>I.3. LES AUTRES EXPERIENCES</b> . . . . .	55
I.3.1. Angoulême . . . . .	55
I.3.2. Nancy: le concept taxibus . . . . .	56
I.3.3. St-Brieuc: le concept taxitub . . . . .	57
I.3.4. Les expériences étrangères . . . . .	58
<b>I.4. ENSEIGNEMENTS</b> . . . . .	60
I.4.1. Le temps . . . . .	60
I.4.2. L'espace . . . . .	60

I.4.3. Les partenaires . . . . .	60
I.4.4. Le contact avec les professionnels . . . . .	61
I.4.5. Le financement . . . . .	62
I.4.6. L'image et le service public . . . . .	62
I.4.6. L'image et le service public . . . . .	62
I.4.7. Le social . . . . .	62
I.4.8. Le choix politique . . . . .	62
I.4.9. La procédure . . . . .	63
I.4.10. La qualité de service . . . . .	63
I.4.11. Coût et mise en place de l'opération . . . . .	64
<b>I.5. AVANTAGES, INCONVENIENTS (ET REMEDES AUX INCONVENIENTS) D'UNE OPERATION VISANT A ASSIGNER AUX TAXIS UNE PREROGATIVE NOUVELLE DE TYPE REMPLACEMENT COMPLEMENT T.C.</b> . . . . .	<b>64</b>
<b>I.6. PROPOSITIONS POUR UN SYSTEME ET UN SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXIS DANS LE CADRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE.</b> . . . . .	<b>65</b>
I.6.1. Le système par bornes . . . . .	65
I.6.2. Le système par lignes virtuelles . . . . .	66
I.6.3. Remplacement-complément T.C. stricto-sensu . . . . .	67
<b>II. LE TRANSPORT PAR TAXI DES HANDICAPES ET DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE</b> . . . . .	<b>69</b>
II.1. MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU SERVICE MINIBUS-TAXIS . . . . .	69
II.1.1. Généralités . . . . .	69
II.1.2. L'appel aux taxis . . . . .	69
II.1.3. Le paiement . . . . .	70
II.1.4. Le service lyonnais par rapport aux autres services français . . . . .	70
<b>II.2. LE TAXI COMME MODE DE TRANSPORT INDIVIDUEL DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE</b> . . . . .	<b>72</b>
II.2.1. Le cas lyonnais . . . . .	72
II.2.2. Le transport des scolaires et des étudiants . . . . .	75
<b>II.3. LA DESSERTTE DES CENTRES SPECIALISES</b> . . . . .	<b>76</b>
II.3.1. Avis sur le service rendu par le taxi . . . . .	77
II.3.2. Le rôle de la ville de Lyon . . . . .	77
<b>II.4. L'EXPERIENCE DE ANA-TAXI</b> . . . . .	<b>78</b>
<b>II.5. CONCLUSION ET PROPOSITIONS.</b> . . . . .	<b>79</b>

<b>III. RATIONALISATION DE L'INTERFACE OFFRE-DEMANDE</b> . . . . .	83
<b>III.1. ANALYSE COMPAREE DES DIFFERENTS MODES D'INTERFACE</b> . . . . .	84
<b>III.1.1. Les stations et la "maraude"</b> . . . . .	84
<b>III.1.2. Les bornes d'appel</b> . . . . .	85
<b>III.1.3. La radio-téléphonie et les téléphones de voiture</b> . . . . .	86
<b>III.1.4. Les centraux informatiques</b> . . . . .	87
<b>III.2. QUELQUES ENSEIGNEMENTS POUR L'AGGLOMERATION LYONNAISE.</b> . . . . .	89
<b>CONCLUSION.</b> . . . . .	92
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> . . . . .	95
<b>ANNEXES</b> . . . . .	99

## **Résumé:**

Cette étude, qui sera complétée ultérieurement par les travaux de l'Agence d'urbanisme (aspect urbain et commercial) et de l'observatoire social (enquête auprès des usagers) a pour objectif de mieux connaître le rôle joué par les taxis dans les déplacements de l'agglomération lyonnaise.

Pour ce faire, nous dressons dans un premier temps un état des lieux afin de caractériser quantitativement et qualitativement le marché, c'est-à-dire l'offre et la demande en matière de taxis sur le territoire des 55 communes de la COURLY en y incluant l'aéroport de Satolas.

Dans un deuxième temps, nous examinons les fonctions nouvelles ou étendues qui peuvent être attribuées aux taxis. A partir d'études bibliographiques et monographiques sur le terrain, nous analysons les expériences tentées pour compléter la desserte offerte par les transports collectifs urbains et nous évaluons les potentialités d'adaptation des taxis aux transports "spécialisés". Enfin, nous étudions les possibilités de rationalisation de l'interface offre/demande du marché des taxis.

## **Mots clefs:**

Taxi / Agglomération lyonnaise / Complémentarité modale / Déplacement des handicapés / Déplacements urbains / Expérimentation